

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bicicletta di Verona per una città possibile - Onlus



2013: LE BICI SUPERANO IN VENDITE LE AUTO

CICLOTURISMO

È NATA LA RETE VENETA, MA
A CHE PUNTO SIAMO IN ITALIA?

RACCONTI DI VIAGGIO

DA BASILEA A BRUXELLES
IL SALENTO IN BICI

MOBILITÀ

COME NASCE UN'APP
PER CICLOTURISTI

SETTIMANA DELLA MOBILITÀ 2013

TUTTI GLI APPUNTAMENTI

2	Indice	17	Cioccolato ai ciclisti
3	Il Punto	18	Ciclovacanza nel Salento
4	Il Sorpasso	20	Cicloracconto: "La prima salita"
6	Settimana della mobilità sostenibile	22	Da Basilea a Bruxelles in bici... o quasi
7	S.I.N.D.A.C.O.: è disgelo ma non primavera	24	Riccione Bike Ride
8	Energita	26	Squadriglia "Bull-dog"
9	...Una pedalata in mezzo all'acqua	27	Parto dal Porto
10	Pedalata assistita... da una buona segnaletica!	28	I Giardini di Piazza delle Poste
12	Scommettere sul cicloturismo	30	Pgtu - Piano del traffico comunale
14	Stuca e pitura!	31	Nuovo ciclo-parcheggio in stazione
16	Tessera a fiumi	32	El Canton del Bepo



Orario sede

Amici della Bicicletta onlus - P.zza S.Spirito, 13 - 37122 Verona
Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato
ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus Come?

- Vieni in sede: P.zza S.Spirito, 13 - 37122 Verona, oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - ♦ cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA P.zza S.Spirito, 13 - 37122 Verona
 - ♦ c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
 - ♦ c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

Adesioni 2013

Socio ordinario	€ 22
Socio familiare* e Socio giovane**	€ 10 cad.
Socio sostenitore	€ 35
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 47
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 52

*chi ha già un familiare convivente iscritto. Una copia di Ruotalibera per tutta la famiglia **chi non ha ancora compiuto 25 anni

La quota comprende L'ASSICURAZIONE RC DEL CICLISTA che copre i danni eventualmente causati andando in bicicletta nelle 24 ore

Tiratura 6000 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello

Redazione:

Michele Marcolongo, Bepo Merlin,
Francesca Gonzato, Donatella Miotto,
Anna Berra, Fernando Da Re,
Luciano Lorini, Valeria Rigotti.

Composizione:

Mattia Cressoni

Foto di copertina:

tratta dall'archivio dell'Associazione

Hanno collaborato:

Giorgio Migliorini, Marco Pacini, Marco Passigato, Paolo Pigozzi, Paola Angelucci, Adalberto Minazzi, Gregorio Marchi, Gruppo Scout Pio X, Ilenia Bossi, Antonio Canteri, Michele Zuin.

Raccolta pubblicitaria:

Luciano Damiani e Giovanni Marcolini
Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

Stampa:

CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"

p.zza S.Spirito, 13 - 37122 Verona
Tel./Fax: 045 8004443
e-mail: sede@amicidellabicycletta.it
internet: http://www.amicidellabicycletta.it

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:

FIAB: (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

ECF: (European Cyclists Federation)



IL PUNTO

di Giorgio Migliorini

Politica degli annunci o inizio di una nuova fase?

La Terza e Quarta Commissione consiliare in riunione congiunta il 19 giugno hanno lanciato un grandioso piano delle ciclabili, 240 km, anzi perché no, 600 km!!!

Questa promessa annunciata alla stampa è dunque l'intendimento della giunta? Magari!

Fra sogno e realtà si frappone solo un piccolo problema. Stando ai loro conti occorrono circa 350.000 euro per ogni km di ciclabile.

Con un facile conteggio, per passare dagli attuali 73 km ai 240 km promessi, fanno circa 58 milioni di euro! Una inezia! Non solo, ma abbiamo sentito dire che bisogna costruire una "rete ciclabile", collegare le piste fra i quartieri, aumentare le rastrelliere. Stiamo leggendo quello che da 30 anni FIAB-AdB va proponendo. Insomma qualcosa mi sfugge in questa repentina conversione! Di positivo trovo che perlomeno si parla molto più di ciclabili da fare e molto meno di traforo. In attesa del paradiso noi che sulla terra ogni giorno viviamo e pedaliamo ci accontenteremmo di molto meno, anche poche cose ma concrete, a cominciare da un parcheggio custodito in stazione, argomento sul quale è dedicato un articolo su questo numero.

Inaugurazione sede

Un pomeriggio di sole, finalmente, ci ha consentito di inaugurare la nuova sede nel migliore dei modi. Meno male che la nuova sede è grande perché non si era mai visto un tale affollamento, persino il quotidiano L'Arena ci ha dedicato un articolo con foto.

Da fine settembre organizzeremo più o meno mensilmente una cena in sede e serate a tema con incontri, proiezioni, scambi di esperienze fatte durante le ciclovacanze estive ed altro ancora.

Settembre, il mese dei conteggi

"Settembre, andiamo. E' tempo di migrare" scriveva D'Annunzio. Per noi invece: "Settembre muoviamoci è il mese per contare". Lo faremo nel corso delle iniziative che realizzeremo per la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile.

Ci sarà una novità: conteremo a sorpresa anche i ciclisti in alcune scuole.

Sia i ragazzi che vanno a scuola in bici da soli sia, per i più piccoli, i genitori che li accompagnano in bici. Come da tradizione poi conteremo e premieremo i ciclisti il 19 settembre ai varchi.

Comunque vadano i conteggi, sappiamo già che i ciclisti urbani stanno aumentando.

La crisi economica che ci sta investendo, come del resto fu anche nel 1973, ha anche dei riscontri positivi, ci costringe a cercare soluzioni che nei momenti di benessere vengono dimenticate.

Nel nostro caso ci riporta a stili di vita più sani e razionali. Lubrificatura per l'automobile mostra le prime crepe, diminuiscono non solo le vendite di auto ma anche i consumi di benzina.

"Io ammiro un uomo che viene a prendermi in bici, non in Ferrari" ha detto Filippa Lagerback, la testimone FIAB di Bimbibici, quanto è venuta a Verona a presentare il suo libro.

A settembre conteremo anche i soci 2013 e qui purtroppo si capisce che la crisi picchia duro, sicuramente perderemo alcuni tesserati. Evidentemente per molte famiglie anche 15 o 20 euro incominciano a fare la differenza. Stiamo inseguendo con la campagna "Tessere a fiumi" un duplice obiettivo, aiutare gli amici emiliani colpiti dal terremoto e mantenere i tesserati almeno a livello 2012. Chi leggendo questo articolo si sentirà rimordere la coscienza sa cosa deve fare!

IL SORPASSO

La bici supera l'auto per volumi di vendite per il secondo anno consecutivo

di Luciano Lorini

Grande notizia per tutti i ciclisti: per il secondo anno di seguito le vendite di biciclette hanno superato quelle delle automobili.

Quando la leggerete su questo numero di Ruotalibera, la notizia avrà già fatto più volte il giro d'Italia, ma vale ugualmente evidenziarla come "storia di copertina".

Sarà per la crisi; sarà per una sempre maggiore coscienza ecologica e attenzione al benessere individuale; sarà perché, a furia di sentirlo predicare, in tanti vogliono provarci (ad andare in bici) e ne restano folgorati... fatto sta che nel 2012 sono state vendute oltre 1,6 milioni di biciclette contro gli 1,4 milioni di automobili.

Lo certifica uno studio di Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori). Il dato, a voler essere pignoli, mostra anche evidenti i segni della crisi, in quanto ai numeri positivi del confronto bici-auto, vanno contrapposti i valori in calo nelle vendite assolute, che nel 2011 avevano totalizzato 1.750.000 unità (-8,2%).

Il presidente ANCMA Corrado Capelli è tuttavia ottimista «poiché il settore è in buona salute e il saldo negativo è piuttosto contenuto, di sicuro molto meglio

di altri prodotti, che contano perdite a due cifre». La ragione, continua Capelli è che «con la bicicletta si contengono le spese di gestione, si guadagna in salute e velocità di trasferimento nelle nostre città congestionate, si risparmia in consumo di carburante ed emissioni»... e ci si diverte, aggiungiamo noi, guadagnando pure in felicità e autostima, lo diciamo da sempre!

Il rapporto presenta poi un'analisi sui vari segmenti di mercato e racconta il boom delle Pedelec (le bici a pedalata assistita), sempre più leggere e ad alto contenuto tecnologico, che attestandosi sul 3% del venduto, segnano un +9,5% rispetto al 2011. I modelli più venduti rimangono le trekking o city bike (32%), seguite dalle mountain bike (30%). Completano la "torta" le bici da bambino (18%), le classiche (10%) e quelle da corsa (7%). Le pieghevoli, ancora non rilevanti, con circa 20.000 pezzi venduti, si stanno facendo strada pian piano, soprattutto nelle grandi città.

Ma torniamo al "sorpasso".

Quali sono i fattori che lo hanno condizionato? E quali scenari possiamo as-

pettarci a seguito di questi stravolgimenti? Una delle possibili ragioni è che abbiamo raggiunto la saturazione.

Con uno degli indici di motorizzazione più alti del mondo (60 auto ogni 100 abitanti contro la media europea di 47) e l'impostazione viabilistica delle nostre città sviluppata su impianti medievali, quando non più antichi (è un vecchio refrain, una giustificazione comunemente utilizzata da

molti assessori alla viabilità, incapaci di trasformare i problemi in opportunità), complice qualche "aiutino" esterno (la crisi, appunto), stiamo forse cominciando a capire che automobile non vuol dire efficienza anzi, spesso è l'esatto contrario.

Purtroppo il cammino si annuncia lungo e faticoso e la transizione a migliori scenari, visto il nostro imprinting culturale, irta di difficoltà.

Il partito dell'automobile è ancora fortissimo e l'assioma "più strade, più parcheggi, meno traffico" suona ancora carezzevole alle orecchie di molti.

Inoltre la costruzione di un'alternativa che garantisca a tutti i cittadini il riconoscimento del diritto alla mobilità richiede infrastrutture, ovvero forti investimenti in ciclabilità e trasporto pubblico.

E un sincero cambio di prospettiva da parte dei decisori (ci sono dei segnali, è vero, ma sono ancora troppo timidi, pochissimo incisivi).

E' insomma necessario crederci e trasmettere con chiarezza questa visione. Anche gli aspetti della comunicazione sono quindi importanti.

Forse proprio per questo ANCMA ha dichiarato che si impegnerà con convinzione nella promozione e nella tutela dell'intero comparto, a partire dalla cultura.

Speriamolo, abbiamo tanto bisogno di alleanze costruttive. ●

> Stiamo forse cominciando a capire che automobile non vuol dire efficienza anzi, spesso è l'esatto contrario



LA BICI PARLA VENETO, NON CINESE

Il Nordest in testa alle vendite. Difesi i produttori locali

di Michele Marcolongo

Dove si vendono più bici? Le regioni in testa alla classifiche sono Veneto ed Emilia Romagna. Certo, i dati aggregati a livello regionale, anzi, di macroregione, non consentono di apprezzare le differenze tra città diverse come, ad esempio, Padova e Verona: la prima ha investito molto negli ultimi decenni in mobilità sostenibile, dal tram alla pista ciclabile, la seconda meno. In ogni caso, secondo l'analisi del rapporto annuale Ancma Confindustria (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) il Nord-Est italiano presenta condizioni infrastrutturali mediamente più favorevoli alla diffusione della bicicletta rispetto al resto d'Italia.

Tradotta in numeri la differenza è notevole: Veneto, Trentino, Emilia e Friuli, che insieme contano poco più di 11,5 milioni di abitanti, nel 2012 hanno acquistato più di mezzo milione di biciclette, 530 mila per la precisione. Il Nord-Ovest del Paese, che conta oltre 16 milioni di abitanti, poco più di 425 mila. Toscana, Umbria, Marche e Lazio, che mettono insieme quasi 12 milioni di abitanti, solo 234 mila biciclette. Sud e Isole poco più di 400 mila.

Differenze che si spiegano anche con la conformazione del territorio, che non è sempre dolce come quella della Pianura Padana.

Non è un caso che la bici elettrica incontri più successo al Centro-Sud.

Ma ciò che marca davvero la svolta, sempre secondo Ancma, è la creazione di un ambiente favorevole alla diffusione e all'uso dei mezzi a pedali: l'integrazione tra trasporto pubblico e bici; la presenza di piste ciclabili, zone 30 e zone a traffico limitato.

> Per rilanciare la bicicletta in Italia, Ancma invita la politica a investire sul progetto di Bicitalia, la grande rete delle ciclovie studiata da Fiab per collegare le diverse parti del Paese

Un altro dato che fa riflettere, e che mostra le potenzialità del settore della bicicletta, è che malgrado la crisi abbia colpito vendita, produzione ed esportazione di bici, che hanno chiuso il 2012 rispettivamente con un meno 8,2%, un meno 9,8% e meno 8,5%, la bilancia commerciale del settore bici è rimasta in attivo di 161 milioni (+4,5% rispetto al 2011) grazie al commercio delle parti di biciclette che nel 2012 ha determinato esportazioni per 462 milioni di euro a fronte di importazioni per soli 302 milioni di euro.

Grazie anche ad una politica comunitaria più accorta che in altri settori merceologici, il 60% delle biciclette vendute in Europa continuano ad essere assemblate nel Vecchio Continente, mentre nel resto del mondo le bici per il 95% sono di origine asiatica. Ciò consente all'Italia di confermarsi anche per il 2012 il



maggior attore europeo in termini di assemblaggio, assieme alla Germania, e ai punti vendita specializzati di continuare ad operare con profitto

Per rilanciare la bicicletta in Italia, Ancma invita la politica a investire sul progetto di Bicitalia, la grande rete delle ciclovie studiata da Fiab per collegare le diverse parti del Paese.

E' un tema che tocca direttamente anche il nostro territorio.

A livello cittadino la richiesta è che la politica si attrezzi per cogliere, nella crisi, i segnali di un cambiamento che promette di incidere profondamente nelle abitudini dei cittadini.

Ad oggi non si sa nemmeno quanti siano i ciclisti in circolazione a Verona. E' opinione comune ma ufficiosa, che essi siano decisamente aumentati. Sì, ma quanti? ●



COMPRATEVI UNA BICICLETTA!

Tutto quello che vi serve sapere (e che qui ben si racconta) per cambiare stile di vita

di **Luciano Lorini**



Un altro libro sulle biciclette?!...», ho esclamato quando Roberta, la mia libraia di fiducia, mi ha messo in mano “Compratevi una bicicletta!”, il nuovo titolo di Ediciclo frutto della penna di **Federico**

Del Prete. Perché, dopo qualche anno di ciclofrequenzazioni e letture connesse, è normale pensare che tutto sia già stato scritto e che nulla più ci potrebbe stupire. Ugualmente, forse per un gesto di fiducia verso la mia consigliera, apro il libro e ne attacco la prefazione.

Che scorre gustosa. E poi qualche pagina a caso. Stuzzichevole.

Quindi lo compro e finisce che lo leggo velocemente e con piacere. A catturarmi è soprattutto lo stile, scanzonato e semi-serio ma rigoroso e documentato allo stesso tempo.

Non si tratta però di un saggio, ma piuttosto del racconto di una conversione, da motociclista a ciclista, che lo stesso autore ha sperimentato, in un personale cammino di consapevolezza.

I temi affrontati sono molti e diversi: si va dai tradizionali argomenti che ciclisti e au-

tomobilisti solitamente contrappongono a suffragio delle loro tesi, fino all'esplorazione di aspetti della vita e della società che apparentemente nulla hanno a che spartire con ruote e pedali.

L'educazione sessuale, ad esempio: ma che c'entra? Secondo Del Prete c'entra; così come c'entrano i Futuristi, il Paesaggio, D'Annunzio, gli Orologi, lo Stress, Umberto Eco e la Guerra.

Incuriositi? Sì, certo, alcuni passaggi possono sembrare arditi, ma dopo un po' non ci si fa più caso e i sillogismi più azzardati vi risulteranno naturali, quasi conseguenti (ricordate le dimostrazioni di Ezio Greggio?), sicuramente divertenti.

È un libro completo, che tocca tutti, ma proprio tutti gli aspetti dell'andare in bici come soluzione quotidiana per vincere la sfida della mobilità urbana.

La garanzia per l'acquisto (e il tempo speso a condividerne il pensiero) la fornisce l'autore stesso: se non vi avrà convinto è pronto ad offrirvi il caffè.

Ma se invece ce l'avrà fatta gradirà una foto a cavallo del vostro destriero. E per chi fosse già un affezionato pedalatore?

Non sarà comunque tempo perso l'aver affrontato una lettura gradevole e non ba-

nale. E una volta letto, potrete sempre regalare il libro al vostro amico irriducibile quattroruotista. Chissà...

Nell'ambito della **settimana europea della mobilità sostenibile (16-22 settembre)** avremo il piacere di presentare Federico Del Prete e il suo “Compratevi una bicicletta!” presso la libreria Pagina 12 di Corte Sgarzerie.

Maggiori informazioni sul nostro sito e sulla newsletter. ●



Links:

La scheda dell'editore:

http://www.ediciclo.it/index.php?qr=compratevi_una_bicicletta_di_federico_del_prete_scheda_libro&pagid=prod_det&_get_prod_id=1304

PROGRAMMA INIZIATIVE PER LA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (16-22 SETTEMBRE 2013)

Presentazione libro

Martedì 17 alle ore 18

Presentazione libro alla libreria Pagina 12 in Corte Sgarzerie.

Coordina Luciano Lorini

Premia lo studente

Mercoledì 18 dalle 7.30 alle 8.00 circa

Premieremo le mamme e studenti che vanno a scuola in bici.

Sceglieremo alcune scuole del centro, indicativamente una decina.

Il premio? Una mela. *Si richiedono volontari.*

Premia il ciclista

Giovedì 19 dalle 7.30 alle 10.00

Conteremo i ciclisti di passaggio ai dieci principali varchi di accesso alla città storica, ai quali doneremo un cioccolatino e una copia di Ruotalibera.

Convegno sulla Mobilità

Nella Chiesa di Santa Maria in Chivavica parteciperemo al convegno sulla Mobilità cittadina organizzato dall'Associazione “Voltapagina” e dal periodico “Verona In”. Maggiori dettagli sul sito e in mailing-list

Presenza al Tocati

Venerdì 20 alle ore 18

Riconfermata anche per quest'anno la presenza al Tocati, la rassegna dei giochi antichi che si svolge a Verona dal 20 al 22 settembre. Organizzeremo la Caccia al Tesoro in bici la sera del 20 e un altro gioco: la gara a chi arriva ultimo

S.I.N.D.A.C.O 2013: È DISGELO, MA NON PRIMAVERA



di Michele Marcolongo

L'undicesimo appuntamento con S.I.N.D.A.C.O. ci ha riservato qualche sorpresa.

Intanto in questa orrenda primavera il tempo ci ha graziati solo il giovedì mentre per tutto il venerdì e anche sabato pomeriggio il banchetto è saltato per il maltempo.

Peccato! Anche perché era ottimamente posizionato all'inizio della Bra e con i nostri volontari in canotta gialla si è trasformato in un'irresistibile attrazione per tutti i turisti che ci hanno scambiato per un punto di informazione.

Veniamo all'appuntamento del sabato mattina. Una finestra di "non pioggia" ha consentito a una cinquantina di coraggiosi soci e simpatizzanti di radunarsi davanti al municipio.

Avevamo invitato il sindaco che puntualmente non è arrivato; fino a qui niente di strano. Avevamo invitato tutti i capigruppo di partiti e liste rappresentati in consiglio comunale e nessuno si è presentato: peccato, era una occasione di confronto sul tema mobilità in generale ed in bicicletta in particolare, cosa che ogni

giorno si fa più importante.

Evidentemente la mobilità in bici è argomento marginale per loro. Puntuale all'appuntamento, con una certa sorpresa di alcuni, è arrivato invece l'assessore Corisi. Un breve discorso a sottolineare il disgeolo in atto fra AdB e assessore.

C'è stato poi un po' di dibattito e confronto. L'assessore ha anche risposto ai quesiti di alcuni soci. Ovviamente ognuno dei presenti credo abbia capito che le nostre posizioni sono distanti.

Soprattutto sul traffico in centro storico le opinioni fra AdB e amministrazione di-

vergono. Anche sul potenziale economico legato al cicloturismo traspare la scarsa fiducia, non c'è volontà di fare neanche piccoli investimenti.

Crediamo comunque che l'assessore adesso abbia molto chiaro che i ciclisti urbani sono una realtà in aumento esponenziale e con loro tutti, siano o non siano rappresentati dagli AdB, sempre di più dovrà confrontarsi. Delle promesse in atto relativamente al parcheggio stazione se ne parla in altri articoli. Appuntamento al 2014 per fare un resoconto fra quanto promesso e quanto realizzato! ●

> Soprattutto sul traffico in centro storico le opinioni fra AdB e amministrazione divergono. Anche sul potenziale economico legato al cicloturismo traspare la scarsa fiducia



ENERGITA

Al Parco eolico di Rivoli

di Marco Pacini

EnerGita è una iniziativa dell'Università di Verona (Commissione educazione ambientale e risparmio energetico) in collaborazione con Amici della Bicicletta giunta alla sua quarta edizione.

Dopo altre edizioni dedicate alle energie rinnovabili come idroelettrico e biomasse, quest'anno abbiamo parlato di eolico con Agsm visitando uno dei suoi impianti, precisamente quello di Rivoli veronese. Si tratta in realtà di un ritorno perché già la prima edizione di EnerGita si era svolta su un impianto eolico Agsm sull'Appennino Bolognese. Alla gita hanno partecipato circa 50 persone.

I dati che seguono sono tratti dalla breve relazione (che non pretende di essere esaustiva) illustrata dall'Ing. Marco Giusti, responsabile del Settore Energie Rinnovabili di Agsm. Le Energie Rinnovabili oggi coprono il 15% del fabbisogno energetico nazionale, l'obiettivo è di arrivare a breve al 30%.

La spesa complessiva è stata di 10.000.000 €; la potenza totale installata è di 8 MW (4 pale x 2 MW ciascuna); in 6 anni di registrazioni hanno visto che ci sono circa 6.000 ore/anno di vento, a volte troppo debole, a volte moderato o forte, atto a generare 4 x 3.800 MWh/anno = 15.200 MWh/anno

(1.900 ore equivalenti/anno è un suo parametro caratteristico, le ore equivalenti sono quelle che sarebbero necessaria per produrre una energia di 3.800 MWh/anno, con una pala che marci sempre alla potenza massima di 2 MW).

L'energia prodotta dalle 4 pale copre il fabbisogno di 18.000 persone.

Il basamento per l'ancoraggio della struttura è un plinto circolare da 17 m di diametro, con spessore di 3 m al centro e



di 80 cm al bordo; ha un volume di 400 mc ed una massa di 1.000 ton.

La struttura portante è alta 78,5 m ed ogni pala ha una lunghezza di 45 m; le pale ruotano con velocità da 6 a 11 giri/min e sono progettate per fornire una potenza elettrica di 2 MW con un vento di 10 m/sec (36 km/h).

Il costo specifico (€/MW) delle centrali eoliche è superiore a quello delle centrali termoelettriche, ma le pale eoliche non inquinano ed hanno bisogno di pochissima manutenzione; l'impianto si ripaga in 12 anni ed è calcolato per una durata di 20 anni.

L'impianto sfrutta le brezze di monte e di valle che quotidianamente, con diversa intensità, percorrono la valle dell'Adige da nord a sud, il mattino, dalle 6 alle 10 e da sud a nord, il pomeriggio, dalle 12 alle 16. Velocità del vento utile da 5 a 11 m/sec (18 - 40 km/h).

Un sistema automatico di controllo orienta il rotore secondo la direzione del vento, volge le pale e varia la velocità di rotazione secondo la velocità del vento; con vento di 14 m/sec (50 km/h) le pale sono volte in modo da impedire la rotazione del rotore.

Sono stati necessari 6 anni per ottenere tutte le autorizzazioni richieste dagli Enti coinvolti (Comune di Rivoli, Provincia di Verona, Ministero dell'Ambiente, Belle Arti, ENEL rete di distribuzione,

Forestale, ecc.), e solo 6 mesi per la realizzazione.

La zona sulla quale sorgono fa parte delle ZPS (Zone di Protezione Speciale), perché si tratta di "prati aridi" di particolare interesse per la biodiversità presente.

I prati sono aridi perché il terreno non è piano, è molto drenante ed è esposto al vento; questi prati una volta erano utilizzati per il pascolo delle pecore, ma ora sono abbandonati e progressivamente invasi dal bosco.

Per questo motivo le opere necessarie per l'installazione delle pale (strade di accesso, piazzole di lavoro, fondazioni) sono state fatte minimizzando il danno ai prati: dove era possibile AGSM ha tracciato le strade e ricavato le piazzole sulle aree boschive e non sui prati, ha selezionato la terra di scavo e tenuto separati il terreno vegetale, la terra profonda ed i ciottoli in modo da poter poi, a fine lavori, ripristinare il terreno esistente, ha falciato e rastrellato le erbe per due anni, in modo che la Forestale potesse raccogliere e selezionare i semi da seminare a fine lavori.

AGSM si è inoltre impegnata per 20 anni ad evitare che il bosco prosegua la sua inesorabile azione di conquista a danno dei prati aridi: il mantenimento e la salvaguardia dei prati aridi, per "compensare" l'inevitabile impatto ambientale dell'impianto eolico.

L'impianto è stato fornito da una Ditta tedesca, oggi leader in questo tipo di impianti (peccato che l'Italia abbia "perso il treno" perché 20 anni fa, nei generatori eolici, la nostra Riva-Calzoni era leader mondiale).

...UNA PEDALATA IN MEZZO ALL'ACQUA

Una gita tra risorgive e sorgenti

di Marco Passigato

Si è proprio trattato di una pedalata in mezzo all'acqua in quanto, dopo le piogge dei giorni precedenti e quelle pur deboli della mattina, altra pioggia ha vivacizzato la nostra visita che ha visto coinvolte una ventina di partecipanti.

Abbiamo visitato le **risorgive di Fossa Bova e le sorgenti del Menago-fossa Brà** in zona Ca' di David e Marchesino, accompagnati dai volontari dell'Associazione Fossa Bova e da Anna Braioni, architetto paesaggista che ci hanno illustrato le specificità di questo particolare paesaggio di pianura che un provvedimento del Comune di Verona all'interno del Piano degli Interventi ha sottoposto a tutela. Spesso nel passato le risorgive sono state abbandonate e soggette ad interramento. I loro percorsi, in genere caratterizzati da intagli profondi del territorio, sono stati utilizzati come discariche di materiali ingombranti. Ora la maggiore sensibilità e l'opera del Consorzio di Bonifica Veronese stanno riscattando questi interessantissimi fenomeni naturali.

Successivamente siamo passati in zona Scopela dal socio Giuseppe Fon-

tanabona che ci ha accolto con mele e dolci nella sua azienda biologica.

Ci siamo diretti poi a Povegliano percorrendo in parte le sponde del Canale Raccogliatore i cui argini, su iniziativa del Consorzio e dei Comuni attraversati, sono in attesa di essere valorizzati come pista ciclabile. Dall'Adige a Povegliano, a Villafranca fino a Veggio, diventerebbe una splendida "circonvallazione ciclabile delle Basse".

A Povegliano ci ha accolto Valentina Zuccher, assessore all'Ambiente, che ci ha aggiornato sulle azioni di ricordo che numerosi Comuni stanno facendo per proporre a Venezia un piano coordinato di ciclabilità lungo il Canale Raccogliatore ed i fiumi Tartaro e Tione.

Nel pomeriggio abbiamo visitato l'Oasi della Fossa Bora del WWF tra Povegliano e Villafranca assieme a due esperti che ci hanno mostrato come sia possibile valorizzare questi ambienti umidi rendendoli visitabili ed attrezzati con percorsi didattici adatti anche a visite scolastiche.

La bici si conferma sempre come il mezzo più idoneo per conoscere il territorio, ma esso deve essere fruibile ed organizzato per riuscire a valorizzare le sue caratteristiche di maggior rilievo. ●



La casa degli insetti

Foto di gruppo a Povegliano



Fossa Bova



PEDALATA ASSISTITA... DA UNA BUONA SEGNALETICA!

di **Francesca Gonzato**

Per andare al lavoro percorro quotidianamente un breve tratto della ciclabile cittadina del Camuzzoni (quella che segue il canale da Corso Milano a Chievo) e posso assicurare che, col sopraggiungere della primavera, non solo fioriscono le siepi e i prati che la costeggiano, ma fanno la loro comparsa anche i cicloturisti nordeuropei provenienti dal Garda o dalla Val d'Adige che a coppie o in piccoli gruppi raggiungono Verona con bici e borse.

Talvolta mi capita che chiedano indicazioni sul percorso o suggerimenti per gli alberghi e in quelle occasioni lamento che fare cicloturismo in Italia è attraente per la bellezza dei luoghi attraversati, ma è un'avventura per la mancanza

Immagine di una visita guidata a Parma



di segnaletica. Un vero peccato! Basta poco per convincere molti più cicloturisti a varcare i confini del Trentino-Alto Adige, dove c'è già grande attenzione per loro, e scendere nel nostro territorio.

Per fortuna in questi anni qualcuno se ne è accorto e ha capito che il cicloturismo è una modalità di turismo dolce che in Veneto vale la pena di sviluppare.

Così, se voi cercate sul sito ufficiale della **Regione Veneto il Piano Regionale di segnaletica turistica e Rete Escursionistica Veneta – R.E.V.**, scoprite che già dal 2006 la nostra giunta regionale ha avviato un progetto per individuare e tabellare percorsi ciclabili (ed equestri e nautici) che attraversino zone di grande interesse paesaggistico e paesi e città d'arte.

Ora finalmente siamo in fase di attuazione: già dall'anno scorso in Veneto abbiamo 7 escursioni giornaliere, una per ogni provincia e in questi giorni è in corso la posa della segnaletica sui 4 itinerari da più giorni.

Se siamo giunti a tanto il merito va certamente dato a molti amministratori illuminati, che si sono impegnati per la realizzazione del progetto, convinti che sia un ottimo strumento di promozione turistica, ma va dato anche alle associazioni FIAB venete che tali amministratori hanno motivato, consigliato, sostenuto e che in questi anni hanno collaborato fra loro per promuovere affollate ciclomaniestrazioni sui percorsi individuati.

*Servizi e commenti di
Gonzato, Passigato,
Merlin e Marcolongo
Foto di Michele Zuin*



Chi ha pedalato con noi dalle Dolomiti di Cortina a Calalzo, Belluno, Vittorio Veneto, Conegliano, Treviso fino a Jesolo e lungo il litorale da Chioggia a Caorle ha scoperto paesaggi e cittadine incantevoli ed è stato nel contempo promotore del grande progetto R.E.V.

Prossimo appuntamento?

Sabato e domenica 5 e 6 ottobre.

Accoglieremo i soci FIAB delle altre associazioni venete e li guideremo in due tappe **dal Garda a Vicenza**, organizzando il loro pernottamento a Verona.

Scopriremo insieme a loro che il percorso su piste ciclabili e strade secondarie a basso traffico è stato nel frattempo tabellato. Essere in tanti è importante per "fare notizia", quindi siete tutti calorosamente invitati: siamo o no l'associazione FIAB più numerosa d'Italia? ●

Links:

Se volete farvi un'idea di questi percorsi cliccate http://www.fiab.info/download/vicenza_6apr13_veneto.pdf, e troverete un'ottima presentazione curata dalla Direzione Turismo della Regione Veneto, che mostra anche la segnaletica cicloturistica e le pubblicazioni già approntate; oppure visionate dal sito di Veneto Strade <http://www.venetostrade.it/venetoinbicicletta>: troverete le pubblicazioni e potrete scaricare carte e tracce GPS. FIAB ha curato assieme a Veneto Strade il piano di segnalamento cicloturistico, circa 1.000 km e circa 2.000 segnali, i percorsi sono tabellati in entrambe le direzioni

COME È NATA LA RETE CICLOTURISTICA VENETA REV – BICITALIA VENETO



FIG1 Esempi di segnalazione degli itinerari

di Marco Passigato

Nel 2004 le associazioni FIAB del Veneto si erano organizzate per fare un censimento dei percorsi ciclabili intercomunali esistenti, programmati e desiderati in tutta la Regione.

Da quella tavola è nato un piano programmatico che comprendeva la Ciclopista del Sole, le Ciclopiste dell'Adige, del Brenta, del Bacchiglione, del Piave, del Po e del Livenza, assieme alla Ciclopista sull'ex ferrovia Ostiglia-Treviso.

Quel piano FIAB l'anno successivo è stato approvato dalla Regione Veneto con

decreto di Giunta Regionale ed è diventato il Master Plan della mobilità ciclistica.

In quegli anni la Regione, su spinta di molte iniziative del territorio e forte anche delle altre esperienze internazionali di successo sul cicloturismo, ha pensato di attivare una rete di percorsi consigliati da segnalare con una segnaletica cicloturistica dedicata; il criterio scelto è stato di seguire i grandi corridoi individuati dal Master Plan Regionale che nel frattempo erano stati sviluppati ed inse-

> La prospettiva è che questa segnaletica dedicata ai viaggi in bicicletta rafforzi l'offerta turistica

riti anche nella rete FIAB Bicalitalia Veneto.

Per individuare esattamente i tracciati da tabellare si sono raccolti i percorsi cicloturistici sui quali già adesso è attivo un flusso turistico mosso da alcune agenzie nazionali e tedesche;

attualmente già 6.000 persone all'anno transitano in bici dal Garda a Venezia, circa 2.000 scendono dalle Dolomiti a Venezia, altrettanti percorrono un anello centrale su Treviso, Asolo, Padova, Terme Euganee e Venezia e una quantità significativa percorre la costa adriatica dal delta del Po verso Venezia, Caorle, Jesolo e Trieste.

Su questi 4 itinerari che riprendono i tracciati Bicalitalia ed EuroVelo in Veneto pertanto si è realizzato il piano di segnalamento che è in corso di posa.

La prospettiva è che questa segnaletica dedicata ai viaggi in bicicletta rafforzi l'offerta turistica, faccia nascere agriturismi, bici grill, servizi di trasporto bagagli, assistenza tecnica di meccanici e tutti i servizi minori ma strategici che sono indispensabili per rendere un territorio "pronto" per diventare una destinazione di vacanza cicloturistica di richiamo europeo e mondiale.

Immagine di una visita guidata a Parma



SCOMMETTERE SUL CICLOTURISMO

L'anello del Garda nei progetti dell'amministrazione provinciale

di Michele Marcolongo

E un altro grande anello ciclabile quello che si sta per chiudere attorno a 18 comuni della sponda e dell'entroterra del Garda veronese. Centoventi chilometri di percorsi (in massima parte già esistenti) dislocati tra Affi, Costermano, Garda, Lazise, Peschiera, Valeggio, Villafranca, Sommacampagna, Bussolengo stanno per essere collegati e segnalati ad opera della Provincia di Verona con un investimento di 75 mila euro a cui partecipano, per oltre la metà dei fondi, la

Camera di Commercio di Verona e Verona Garda Bike, rete di impresa afferente a Confindustria.

I lavori di "ricucitura" e di segnalazione dei percorsi partiranno appena dopo la fine di questa estate e, sempre secondo le previsioni, dovrebbero durare pochi mesi in modo da consentire di inaugurare ufficialmente l'anello nella primavera del 2014.

Come spiega l'assessore provinciale Carla De Beni, "si tratta di segnalare i percorsi che già esistono e provvedere, quando necessario, alla loro messa in sicurezza".

Il progetto risale al 2012 e vede l'attiva partecipazione degli operatori economici, segno che i 600 ciclisti e cicloturisti che ogni giorno, di media, transitano lungo la ciclovia dell'Adige-Sole cominciano ad interessare l'imprenditoria locale.

Tra gli obiettivi dichiarati di Verona Garda Bike, rete costituita nell'agosto 2012 da cinque imprese appartenenti a Confindustria Verona, c'è infatti quello dell'"apertura verso mercati turistici nuovi e destagionalizzati, in grado di produrre un sensibile incremento del turismo".

Nel progetto sono previsti alcuni investimenti anche per la promozione del percorso all'estero.

Nell'arco di tre anni la rete d'impresе prevede di investire per la promozione del cicloturismo circa 300 mila euro. Da un punto di vista più generale, l'anello

> Nell'arco di tre anni la rete d'impresе prevede di investire per la promozione del cicloturismo circa 300 mila euro

del Garda rappresenterebbe una interessante divagazione della più importante opera ciclistica in via di realizzazione: la ciclovia dell'Adige-Sole, in parte progettata e in parte in costruzione.

Secondo l'assessore De Beni, "il comple-

tamento del terzo stralcio da Canale a Trento, che potrà venire inaugurato per la primavera prossima, alimenterà ancora di più il flusso di cicloturisti che già oggi vede una media di 600 passaggi al giorno, in quanto permetterà di stabilire un solido collegamento con le piste trentine".

"Sottolineo – prosegue De Beni - che si tratta di dati medi, il che significa che nei periodi estivi abbiamo punte di 2.400 passaggi. Questo flusso rappresenta è una opportunità importante per la valorizzazione delle bellezze del nostro territorio e delle produzioni locali a partire dal settore enogastronomico".

I due precedenti stralci già realizzati riguardano il tratto tra Verona e Bussolengo e tra Bussolengo e Canale. Il terzo stralcio ha un costo di 3,6 milioni ed è finanziato dalla Regione Veneto per 1,4 milioni di euro. A sud della capoluogo, e fino al confine con Rovigo non sono previsti interventi. Il percorso corre tra strade di campagne e arginali lungo l'Adige, il quale si conferma, comunque, un fiume "ciclabile". ●

LA PISTA ADIGE-SOLE

La ciclopista della Valle dell'Adige è una pista ciclabile che parte dal confine tra la provincia di Trento e quella di Bolzano e seguendo il corso del fiume Adige arriva fino a Borghetto, a ridosso dell'inizio della regione del Veneto.

Questa pista ciclabile rientra nel progetto della ciclopista del Sole, un percorso che collega tutta l'Italia da nord a sud.

La ciclopista del Sole è invece la strada ciclabile che collega l'Italia con la rete ciclabile Europea.

È il ramo n°1 della rete nazionale Bictalia. Il progetto prevede un percorso che dal Brennero si snodi lungo tutta la penisola toccando la valle dell'Adige, Verona, Mantova, Bologna, Firenze, Grosseto, Civitavecchia, Roma, Latina, Napoli, Salerno, Reggio Calabria, Messina, Palermo, per poi risalire verso Cagliari e Olbia.

Attualmente è stata realizzata in gran parte dal Brennero fino a Verona seguendo il corso dell'Adige. ●



IN ITALIA, CICLOTURISTI PER CASO

di Bepo Merlin

Nella mia prima, indimenticata ciclovacanza, partii da casa mia, a Montorio Veronese, per andare a Roma, assieme ad altri 7 cicloturisti improvvisati.

Lungo il percorso trovammo circa 40 chilometri di pista ciclabile, su 830 totali.

Dopo 13 anni la situazione dovrebbe essere migliorata.

Dovrebbe, ma non è detto, perché una delle caratteristiche del nostro Paese o, meglio, di noi italiani è la mancanza di programmazione nazionale.

Capita, quindi, di trovare delle eccellenze, come in Trentino Alto Adige, dove la rete ciclabile è una realtà consolidata da tempo, o come in alcune province sparse per la penisola, ma poi l'Italia ciclabile è una specie di cantiere sospeso per mancanza di fondi e di idee.

Tuttavia non bisogna indulgere a sentimenti di scoramento: la realtà è in fermento quasi ovunque. I temi legati all'uso della bicicletta, in tutte le sue varianti, sono all'ordine del giorno e alcune realtà territoriali si stanno muovendo.

La Regione Veneto, ad esempio, da un paio di anni è molto attiva nel segnalare i percorsi cicloturistici, in collaborazione con la Fiab. La Regione Lombardia

ha dimostrato forte interesse per il tema del cicloturismo, come l'Emilia Romagna la Liguria, il Piemonte e la Toscana con l'approvazione di atti ufficiali che prevedono la programmazione dei percorsi ciclabili, quali la Ciclovía dell'Arno.

Anche Puglia, Piemonte e Friuli hanno fatto passi da gigante.

Ultimamente abbiamo assistito al lancio di iniziative di grande risonanza mediatica, come VenTo, un progetto del Politecnico di Milano che prevede una grande ciclovía lungo il Po, da Venezia a Torino, passando da Milano, e come VeLe, cioè la Ciclovía Adriatica da Venezia a Lecce.

C'è grande interesse intorno al cicloturismo, da Bolzano a Bari, dalla Sardegna al Friuli e sempre più Amministrazioni individuano la Fiab con le sue Associazioni come il referente più affidabile e competente in materia.

E' un segno di speranza, l'indizio che il rinato interesse per la bicicletta come mezzo di trasporto, conseguenza di una moda positiva degli ultimi anni, della crisi economica e di quella dell'auto, comincia a dare fiato al grande progetto Bicalitalia, la rete cicloturistica nazionale ideata dalla Fiab e in particolare da Claudio Pedroni, nonostante non sia ancora stata adottata dallo Stato.

Quest'anno la Fiab ha vinto un bando

del Ministero dell'Ambiente proprio presentando un progetto per il rilancio della Rete.

I soldi assegnati alla nostra Federazione serviranno per rifare i siti internet Bicalitalia e Albergabici, per renderli più funzionali, e a rilanciare la rete a livello nazionale attraverso una serie di convegni e riunioni in tutto il Paese.

> Comincia anche a passare il concetto di cicloturismo come risorsa economica

Nel frattempo ci dobbiamo accontentare di quello che passa il convento delle Regioni e delle moribonde ma attivissime Province, prendendo atto che, quantomeno, il concetto di rete, di segnalazione dei percorsi, di infrastrutture turistiche si sta pian piano estendendo a macchia di leopardo, o di gatto soriano, visto che siamo in Italia.

Comincia anche a passare il concetto di cicloturismo come risorsa economica, mentre alcuni tour operator italiani e stranieri già hanno in catalogo dei cicloviaggi in Italia.

I cicloturisti cominciano ad essere visibili. Volendo vedere il bicchiere mezzo pieno, diciamo che cominciamo a intravedere una rete, anche se a maglie larghe e con molte smagliature.

> La realtà è in fermento quasi ovunque. I temi legati all'uso della bicicletta, in tutte le sue varianti, sono all'ordine del giorno



STUCA E PITURA!

Pittogrammi cancellati dal tempo e dall'uso. Ciclisti costretti a procedere... a memoria. Segnalate in casi di cui siete a conoscenza



di Luciano Lorini e Donatella Miotto

Quando per qualche motivo non si può contare sul senso della vista, il nostro senso dell'adattamento ci porta ad adeguarci alla realtà muovendoci a tentoni e basandoci sulla memoria.

A Verona spesso noi ciclisti dobbiamo muoverci così, ognuno seguendo le proprie abitudini, confidando nell'esperienza passata che ci aveva pur garantito (e avremmo pensato che fosse 'per sempre') qualche decina di km di piste ciclabili.

Se però davvero ci guardassimo attorno con obiettività, dovremmo frequentemente renderci conto che quelle corsie protette sono di fatto sparite e restano solo nei ricordi del passato.

Non parliamo solo dei tratti formalmente cancellati, come via Ghetto, via Todeschini o largo degli Alpini, ma anche di quelli ufficialmente esistenti e puntualmente conteggiati quando serve.

Immaginiamo di partire da Lungadige Attiraglio, una ciclabile che appena nata mostrava già tutte le sue carenze in larghezza, continuità e adeguatezza del fondo stradale.

La segnaletica orizzontale, qualche anno fa, risultava comunque utile a delimitare un piccolo e sconnesso spazio riservato alle due ruote.

Ora però anche questa è sparita, non solo nei pressi del nuovo Pronto Soccorso ospedaliero, ma anche dalle parti di Corte Molon, dove è stata cancellata dal nuovo asfalto. A quando il ripristino?

Raggiungiamo via Pallone.

Chiusa per mesi in seguito a lavori che costringevano ad arrabattarsi per passare in qualche modo, è stata finalmente riaperta ai numerosi ciclisti.

Ma il fondo rosso che la caratterizzava è sparito e la segnaletica va cercata col lumicino.

Resta un 'invitante' spazio tra marciapiede e auto parcheggiate: le bici, si sa, specie se giustificate dalla memoria, s'infilano dappertutto.

Sul Ponte Aleardi, poi, bisogna spesso scusarsi coi pedoni e spiegare che no, non si è in torto, che i progettisti l'hanno voluta proprio lì, la pista, noi lo sappiamo.

E, all'altezza del semaforo, si devono invitare gli interlocutori ad aguzzare la vista per cogliere in terra i resti del pit-



Esempi Lungagige Attraglio

togramma e della demarcazione della corsia gialla. Se, continuando a pedalare sull'onda dei ricordi, arrivassimo a San Michele troveremmo, in via Salieri, un tratto di ciclabile che da via Unità d'Italia conduce al bivio per i Molini.

Nulla di straordinario, ma una corsia che consente alle auto di mantenere una distanza di rispetto che fa sentire più tranquilli.

Della segnaletica verticale non c'è però più traccia (e pare non ci sia mai stata), mentre quella orizzontale è ormai praticamente sparita: le righe gialle non si vedono più, quelle bianche sono molto

➤ **L'Associazione raccoglierà le segnalazioni di tutte le ciclabili che hanno bisogno di manutenzione**

strada affiancata da pregevoli palazzi antichi, un tempo piacevole passeggiata tra tanti negozi che oggi hanno lasciato le vetrine impolverate dietro le serrande chiuse?

I marciapiedi stretti tra un continuo scorrere di auto non invitano certo i pedoni, mentre il passaggio in doppio senso di marcia per i ciclisti resiste, ma non senza periodiche obiezioni.

Qualcuno spera che il 'privilegio'

sbiadite e le auto tendono a stringersi sul lato della carreggiata (e non si possono nemmeno biasimare, se le corsie non sono visibili).

E se volessimo tornare da via Carducci?

Che dire di questa

concesso alle due ruote sia cancellato dall'oblio, eroso dal tempo insieme ai pittogrammi.

Questi sono solo alcuni esempi. Quanti altri ne potremmo trovare?

Intanto, diverse zone della città continuano ad essere bloccate dai cantieri per la costruzione di nuovi parcheggi.

Di ripristinare quelle linee gialle utili a invitare qualcun altro a passare alla mobilità nuova, invece, non si parla.

Armarci personalmente di pennelli e colori non si può.

E allora... facciamoci sentire!

L'Associazione raccoglierà le segnalazioni di tutte le ciclabili che hanno bisogno di manutenzione e interverrà presso l'amministrazione per sollecitare gli interventi più urgenti. ●



Cierre Gruppo Editoriale
via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica	Cierre Edizioni
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierrenet.it	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 edizioni@cierrenet.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierrenet.it

www.cierrenet.it

“TESSERE A FIUMI” CHE SARA' MAI?

Nelle zone dell'Emilia colpite dal sisma del maggio 2012 FIAB ed altri enti hanno fatto partire un progetto denominato “biciclette a fiumi” per costruire a basso costo una serie di percorsi sfruttando gli argini dei fiumi, ferrovie dismesse ed altri percorsi secondari.

I dettagli del progetto, che ha ottenuto l'alto patronato della Presidenza della Repubblica, li potete trovare sul sito internet www.bicicletteafiumi.it

Tutte le associazioni FIAB sono chiamate ad un aiuto. Noi proponiamo l'iniziativa “TESSERE A FIUMI”.

A partire da oggi e fino alla festa di Ruota Libera tutti potranno tesserarsi come soci ordinari 2013 al prezzo ridotto di 15 euro. Di questi 15 euro 8 andranno come sempre alla FIAB nazionale, 2 resteranno a noi per le spese generali, gli altri 5 saranno devoluti all'iniziativa “biciclette a fiumi”.

Con 200 tessere faremo 1000 euro da donare e con un po' di entusiasmo riusciremo forse a toccare ancora quota 2000 soci!! Non tirarti indietro! ●



COSTRUIAMO INSIEME LA NOSTRA SEDE
NUOVA SEDE - RINNOVATO PIACERE DI LAVORARE INSIEME



DONA UN MATTONE PER LA NUOVA SEDE

**LA NUOVA SEDE DI PIAZZA SANTO SPIRITO,
INAUGURATA L' 8 GIUGNO 2013
HA BISOGNO DEL TUO AIUTO PER CRESCERE**

**Contribuisci con un bonifico (deducibile/detraibile) intestato a
FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS - PIAZZA S. SPIRITO 13
su Unicredit: IBAN IT83-M-02008-11710-000040099139
BPV: IBAN IT83-O-05034-11703-000000037232
oppure con un versamento sul CCP: 11560372**

Cioccolato ai ciclisti

di Paolo Pigozzi

Il prossimo 19 settembre (sarà un giovedì) gli Amici della Bicicletta consegneranno un cioccolatino a tutti i ciclisti. Piccolo e simbolico omaggio a chi, testardamente, esce ogni mattina in bici per andare al lavoro, a fare la spesa o semplicemente per raggiungere il bar o l'edicola.

Donando così un importante contributo al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente della nostra città.

Cioccolato ai ciclisti, dunque.

E non solo a quelli urbani. Per le esigenze energetiche dei quali, a dir la verità, un simile condensato di calorie potrebbe sembrare perfino sovradimensionato.

Eppure chi pedala, specialmente se si cimenta in imprese di un certo impegno per lunghezza, dislivello e condizioni ambientali, è bene mantenga una certa consuetudine con questo alimento. Una tavoletta da 100 grammi riposta nel tascapane racchiude circa 600 kcalorie provenienti, nel tipo fondente, per circa un 30% da carboidrati e per il 60-65% da grassi. Si tratta dunque di un alimento in grado di rispondere soprattutto ad esigenze energetiche non immediate, ma di medio periodo. Il cioccolato, in altre parole, va consumato 30-45 minuti prima dello sforzo per poterne apprezzare le eccellenti proprietà fortificanti. ●

AL LATTE O FONDENTE?

Il cioccolato fondente (ma non il cioccolato al latte) contiene quantità significative di flavanoli, composti anti-ossidanti e protettivi. Secondo la Società Europea di Cardiologia (Monaco, agosto 2004), dopo aver consumato cioccolato fondente le sostanze antiossidanti presenti nel sangue aumentano almeno del 20%. I flavanoli del cacao producono una riduzione della pressione arteriosa, riducono l'ossidazione del colesterolo-LDL (quello "cattivo") e la tendenza delle piastrine (cellule responsabili della coagulazione del sangue) ad accumularsi e a formare trombi.

I flavanoli migliorano anche la sensibilità dell'organismo all'insulina e facilitano l'attività delle cellule beta del pancreas (quelle che producono l'insulina), riducendo la tendenza all'aumento della glicemia e il rischio di diabete (Journal of the American College of Cardiology 2008).

Occorre precisare (scoraggiando in parte i facili entusiasmi) che il consumo di cioccolato produce prevalentemente effetti positivi soprattutto quando viene consumato in modesta quantità, pari a circa 6-7 grammi al giorno, corrispondenti a un cioccolatino o a un quadratino delle classiche tavolette (Journal of Nutrition 2008).

f a r m a c i a
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGOMILANO**, a **VERONA**, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La **FARMACIA BORGOMILANO** è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da **IL MELOGRANO** centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.



www.
farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente

unicef

ACP

IBFAN

CICLOVACANZA NEL SALENTO

Tra olivi, “maritati”, grotte, faraglioni e... tutti i colori dell'arcobaleno



di **Adalberto Minazzi**

Otto giorni nel Salento: 400 chilometri capaci di rispondere alle aspettative più diverse della trentina di amici della bicicletta di Verona che, condotti da Guido Dosso, hanno affrontato, a metà aprile, la lunga nottata in pullman per raggiungere Lecce, il punto di partenza della ciclovacanza. Soddisfatti sia gli amanti dell'arte, sia chi cercava gli spettacoli naturali; felici i cultori della buona tavola come chi era alla ricerca di piccole o grandi curiosità.

Gli amici della bicicletta di Lecce si sono fatti in quattro anzi...in tre - Silvio, Pierluigi e Lucio - per farci conoscere gli aspetti più belli della loro regione.

Cominciando dal capoluogo. E' Silvio

a condurci - ciclisti appiedati - lungo gli itinerari, tradizionali e non, tra gli splendidi palazzi in gialla pietra leccese, le chiese barocche, l'anfiteatro romano, il castello. E a farci gustare il pasticciotto, un delizioso involucre di pasta dolce ripieno di crema allo zabaglione o cioccolato e ricotta.

Il giorno dopo, saliti in bici per raggiungere Gallipoli, siamo subito circondati da un folto gruppo di amici della bicicletta salentini che ci accompagneranno cordialissimi sino a metà percorso. Pierluigi, guida perfetta, conduce il gruppone lungo piacevoli stradine già fiancheggiate da olivi sino a Villamellone (“casina di campagna” di nobili famiglie) e poi a Copertino il paese di S. Giuseppe, il “santo dei voli.”

Qui la bravissima Irene Chierico ci porta indietro nel tempo, nel 1500, illustrandoci storia e caratteristiche del possente e

ben ristrutturato castello.

La sosta pranzo alla masseria Bellimento (a conduzione familiare, 60 mucche, 300 capre, e specialità della casa la cicirietria: ceci, tagliatelle e frizzuli, cioè tagliatelle fritte) è un tripudio di formaggi.

Dopo tanti assaggi innaffiati da ottimo vino è difficile ripartire, ma Pierluigi e Guido sono inflessibili. Via verso il mare, su stretti sentieri, alla scoperta della “palude del capitano” e delle bianche torri di avvistamento della metà del '500. Ce ne sono ancora 60. Ne raggiungiamo alcune, ma ci aspetta Gallipoli con il suo forte-castello costruito dagli Angioini.

La seconda tappa ci porta a Santa Maria di Leuca. lungo il percorso Presicce e i suoi inimmaginabili frantoi sotterranei. Ce sono ben 23 ed hanno lavorato sino a fine '800. Scavare una serie di stanzoni nel tufo dove sistemare i frantoi, costava meno che costruirli fuori terra e olive e olio si conservavano meglio.

I lavoratori restavano là dentro per mesi macinando senza sosta; Papa Gregorio XIII li aveva addirittura esentati dall'obbligo di presenziare alla messa domenicale. L'hotel di S.Maria di Leuca - raggiunta con vento contrario, profumo di pitosforo e un po' di pioggia - ci accoglie in maniera principesca. Il Joli Park - a conduzione familiare da quattro generazioni, come ci spiega gentilmente Annamaria Caputo - apre per noi Villa Meridiana, una elegante costruzione di fine '800, per servirci un antipasto particolare, le pittule, bocconcini di pasta

4 torri





Siepi di fichi d'india



Ostuni

lievitata fritta consumati di solito alla vigilia della festa dell'Immacolata o del Natale.

Dopo la cena nel salone dell'albergo, appuntamento nelle antiche stalle dove i cuochi ci insegnano a fare la pasta servita in tavola, i "maritati" ovvero orecchiette e minchiareddi insieme.

Lindomani dobbiamo raggiungere Otranto. Qualcuno parte in pullman perché piove e ne approfitta per vedere il famoso faro di S. Maria, dove Jonio e Adriatico si incontrano. Il gruppo si ricompone a Tricase dove troviamo la colossale "quercia vallonea", pianta autoctona della veneranda età di 900 anni. Poi la strada si snoda con meravigliose visioni di verde e di mare, qualche saliscendi e la faticosa salita a Castro. Per poche ore manchiamo l'apertura della sagra di S.Maria Assunta. Peccato! Erano in programma luminarie da sballo e, gratis, cozze scottate e frittura di pesce. Dobbiamo ripartire mentre stanno allestendo i banchetti delle specialità locali.

Ci compensano la visita alla grotta Zinzulosa e lo spettacolo di capo d'Otranto che sembra sbucare da una prateria in fiore. Fioriture dai colori dell'arcobaleno ci accompagnano per tutto il percorso. Luigia sciorina alcuni nomi di piante abbinandoli ai colori: al giallo le margherite e il salvione, al rosa, la malva, l'altea e i gladioli, al bianco i cisti, all'azzurro la borragine e l'erba piperina, al rosso i papaveri.

Il vento è sempre contrario.

A Otranto sono previsti due pernottamenti, così il primo giorno lo dedichiamo a un circuito nelle campagne alle spalle della città. Lucio ci guida sino ad incredibile distesa di olivi più che centenari.

Piantati oltre 300 anni fa abbattendo il bosco Belvedere, appaiono come una collezione di sculture, stravolte dalla lotta contro il tempo, che tuttavia danno ancora il loro prezioso frutto, la famosa oliva saracina. Uno spettacolo da ammirare in silenzio.

Il giorno dopo, prima di partire per Lec-

ce, ancora Irene Chierico ci conduce lungo le strette bianche strade della città, illustra lo splendido pavimento a mosaico della cattedrale, realizzato alla metà del 1100, fa rivivere con le sue spiegazioni l'assedio dei turchi alla fine del '400 e il sacrificio degli 800 martiri cristiani.

Lasciamo Otranto ricordando le due cene sontuose all'albergo di Emma e Michele Tenore. La palma, per novità e bontà, va alle polpette di melanzane, ma come non ricordare gli spaghetti con alici e pinoli, le orecchiette alla cima di rapa, la marmellata di peperoncino, i fichi con le mandorle? Pierluigi ci porta sulla costa.

Caterina sfida l'acqua gelida e fa il bagno ad Acquachiara; poi si prosegue lungo sentieri alti sulle falesie. E' tutto un fermarsi per fotografare: mare azzurro, faraglioni bianchi, la torre di S.Andrea, le peschiere scavate nella roccia, lo scoglio "delle due sorelle", la torre dell'Orso. Il percorso non è dei più agevoli ma lo spettacolo fa dimenticare difficoltà e fatica.

Da Lecce un'ora o poco più di pullman e siamo ai piedi di Ostuni. Una buona pedalata in salita ci fa conquistare la città.

Bianca, "allattata" cioè con tutti i muri delle case trattati a calce. E una serie di angoli che chiedono solo di essere fotografati per diventare cartoline. La meta è Martina Franca raggiunta dopo vari saliscendi e lo strappo finale. Palazzo ducale, la cattedrale, le strade fiancheggiate da case aris-

toiatriche, lo "struscio" davanti all'arco di S. Antonio sono riservati alla sera.

Lultima tappa verso Castellana è la festa dei trulli dopo la doverosa sosta alla chiesa dei cappuccini e della "nostra" Madonna, la Madonna Odigitria, colei che indica la strada, per ringraziarla di non averci mai fatto sbagliare percorso. Locorotondo, Alberobello e la strada che li collega non hanno bisogno di commenti. Ma quanti turisti! A proposito: un trullo, non in città, lo si può comprare ancora per 50 mila euro e sistemarlo con altri 20 mila. Da farci un pensiero? Castellana ci accoglie con le sue grotte: è la meraviglia finale della ciclo vacanza. Una considerazione sui percorsi.

Il Salento è ricco di strade secondarie e strade poderali, quasi sempre ben tenute, che si presterebbero in maniera perfetta a percorsi cicloturistici a stretto contatto con l'ambiente e il paesaggio.

Gli abitanti sono gentilissimi nel fornirti indicazioni e gli automobilisti rispettano i ciclisti molto più che in altre regioni. Ma la segnaletica è carente e il cicloturista è visto ancora spesso come un "alieno".

Lo testimonia l'episodio occorso a Maria Luisa a Martina Franca. Ferma a un semaforo, è stata affiancata da un'auto. Il bambino al finestrino: "Ciao, che bella bicicletta che hai!" e la mamma al volante: "Tesoro fai ciao con la manina, ma è inutile che le parli ...la signora non capisce l'italiano...". ●



Foto di gruppo sotto ulivo millenario

LA PRIMA SALITA



Giancarlo in bicicletta da solo - anni '60

di Bepo Merlin

L'idea era di quelle che frulano in testa e ti disturbano finché non te ne liberi in qualche modo e io decisi di liberarmene nel modo più semplice: realizzandola.

I miei fratelli erano stati più volte in gita sulle Torricelle e Giancarlo, secondo le testimonianze, con il suo corpo minuto da scoiattolo, sembra che se la cavasse benino in salita.

Io, al contrario, ho ereditato da mio padre pochi soldi ma molti chili di peso e le salite più impegnative che avevo affrontato fino a quel momento erano i ponti sui canali delle Valli Grandi.

Pensare di affrontare una pedalata di 85 chilometri di cui una trentina in salita era da considerarsi, benevolmente, una follia.

Ma ho sempre amato le sfide impegnative e anche allora non mi tirai indietro.

Avevo una Bottecchia, color verde oliva, comprata con i soldi del censimento del 1971, quindi quasi nuova e che a me sembrava speciale, con i suoi 6 rapporti. Mi sembrava anche più sportiva perché le avevo sostituito lo stretto manubrio allora in voga con uno da corsa, in alluminio!

Era un po' dura da spingere ma arrivava a velocità di tutto riguardo.

Quanto fosse questa velocità non è dato sapere, dal momento che all'epoca non esistevano tachimetri per bici. L'avevo usata solo in pianura, è vero, ma credevo che anche in salita sarebbe stata in grado di farcela. Più che fiducia nei bicipiti era incoscienza giovanile.

> Avevo una Bottecchia, color verde oliva, comprata con i soldi del censimento del 1971, quindi quasi nuova e che a me sembrava speciale, con i suoi 6 rapporti

Ma proprio in questo consiste l'esperienza: nel commettere errori e poi correggerli.

Dunque decisi di non perdere l'occasione. Quell'anno il campo-scuola per giovani di Azione Cattolica si svolgeva al vecchio Ospizio di Spiazzi, una costruzione servita per tanti anni come Ostello per i pellegrini che scendevano

o salivano al Santuario della Madonna della Corona, trasformato in casa per la formazione delle giovani leve Cattoliche. Io, come componente del Centro Diocesano, ero uno degli animatori del Campo e dovevo partecipare.

Oltretutto dal mio paese partivano molti altri ragazzi e ragazze, in pullman.

A loro affidai la mia piccola valigia e, di buon mattino, mi avviai verso l'avventura. In verità avevo fatto dei conti un po' ottimistici. Contavo, infatti, di mettermi al massimo 5 ore, calcolando una media di 17 chilometri orari.

Allora non ero Amico della Bicicletta e anche la FIAB era di là da venire, altrimenti avrei saputo che in salita la media si abbassa drasticamente e che anche in pianura servono delle soste "tecniche".

Dunque partii, vestito normalmente e con una semplice borraccia di acqua.

Complice la giovane età (avevo ventidue anni) e l'entusiasmo per l'impresa, arrivai a Verona, dopo 35 chilometri, senza nemmeno una sosta. Solo i semafori cittadini mi costrinsero a delle provvidenziali, brevi, pause.

Uscito da via Mameli e imboccato il bel viale alberato verso Parona mi sentivo già vicino alla meta, anche se un po' affaticato e, soprattutto, affamato e assetato.

Fu così che pensai bene di fermarmi a salutare l'amico Don Antonio a Casa Serena di Settimo di Pescantina e lui, da gran signore qual era, e le suore che mi conoscevano e mi volevano bene mi accolsero con grandi festeggiamenti. Non avevo molto tempo e mi fermai giusto quanto servì per ingollare tutto quello che mi presentarono sotto gli occhi e bevetti come una spugna.

Mi ero rinfrancato e, a quel punto, la meta mi appariva vicina.

Era un tragico equivoco, determinato dal fatto che ero andato più volte a Spiazzi con la mia Cinquecento super veloce (arrivava ai 107!) senza trovare eccessivi ostacoli.

Ripartii, quindi, di slancio, incoraggiato dalle buone suore e da Don Antonio, ma già a Domegliara avevo le gambe legnose e alla prima vera rampa, quella della Sega, mi resi conto dei miei limiti.

Seppur arrancando, superai la salita, nella speranza di riprendere fiato nel lungo rettilineo verso Affi. Ma il falso piano mi appariva sempre più falso.

Ad un certo punto avrei anche voluto fermarmi, ma la corriera mi aveva già superato e non avevo alternativa: dovevo arrivare a Spiazzi in bicicletta.

Riflettendo sulla mia dabbenaggine

e recitando qualche giaculatoria (allora non usavo ancora le parolacce) arrivai in qualche modo a Platano di Caprino.

Lì cominciarono i guai, in forma di salita che sarebbe finita, lo sapevo, solo 9 chilometri più in su. Ero deciso a resistere. Avevo finito da tempo l'acqua che mi avevano dato le suore, ma non volevo fermarmi, perché ero terribilmente in ritardo sulla tabella di marcia.

➤ *Mi ero rinfrancato e, a quel punto, la meta mi appariva vicina. Era un tragico equivoco, determinato dal fatto che ero andato più volte a Spiazzi con la mia Cinquecento senza trovare eccessivi ostacoli*

Le gambe si rifiutavano di girare e anche il respiro era faticoso, per non parlare del caldo agostano.

Alla seconda curva del tornante di Pazzon accadde l'imprevisto: una foratura. Ero insipientemente senza attrez-

zi per riparare la camera d'aria.

Cercare un meccanico voleva dire tornare indietro qualche chilometro e rifare la salita.

Decisi di salire a piedi e così feci. Trovai una fontanella e riempii la borraccia. Dopo un chilometro avevo finito la scorta. Vidi una provvidenziale cascata di acqua fresca a lato strada.

Mi rinfrescai, bevvi avidamente e feci scorta. La salita durò almeno due ore e mezza, durante le quali fui costretto ad entrare in tutti i bar lungo la strada a bere e a fare scorta di acqua.

Arrivai all'Ospizio distrutto nel corpo e con il morale a pezzi, ma pur sempre felice di aver ritrovato i miei amici.

Ma la storia non finì quel pomeriggio.

Il giorno seguente fui colpito da un'infezione intestinale che mi costrinse a letto per due giorni con frequenti e repentine corse ai bagni.

Imparai così due lezioni: innanzitutto non bisogna mai viaggiare in bicicletta senza attrezzatura per le riparazioni e poi... mai bere l'acqua se non si è sicuri che sia potabile, piuttosto scolarsi una birra!

Devo confessare che ancora oggi non amo particolarmente le salite, in compenso, bevo molte birre. ●





**L'ERBORISTERIA
ARTIGIANA**
Luciano Posani
dal 1986
Studio - Laboratorio
Negozio
Via S. Paolo 26 Verona
In zona Universitaria
Erbe - Estratti - Fitocosmetici -
Linea bimbi - Complementi.
tel.045594953 - www.puntoerbe.it



la bici e...
di Luigi Bertaso

-  **Vendita**
-  **Riparazione**
-  **Ricambi**
-  **Abbigliamento**
-  **Calzature**
-  **Usato garantito**

Via S. Lucillo, 18
37139 - S. Massimo VERONA
Tel. 045 8904249

www.labiciverona.it

DA BASILEA A BRUXELLES IN BICI... O QUASI

Il diario di una ciclista selvatica

Basilea, il Reno



di Paola Angelucci

Il 21 aprile, con il primo accenno di sole dopo 15 giorni di pioggia, in anticipo di mezz'ora e con un po' di ansia da prestazione, sono al binario del treno regionale per Milano. I ferrovieri che mi aiutano a caricare la mia bicicletta sul treno sono molto carini, il posto per le bici è ampio, getto lo zaino sul sedile e... che il viaggio cominci!

A Milano salgo sull'Intercity per Basilea. Qui i bici-posti sono ridotti a uno per vagona e me lo devo contendere a suon di sorrisi e scuse con le enormi valigie degli altri viaggiatori. A Basilea la pista ciclabile si snoda ben segnalata e con semafori dedicati, ma anche strade a pavé e rotaie di tram. Alle diciotto, il centro si spopola. Piove.

Fortunatamente, il mio ospite svizzero si palesa pedalando e mi accompagna a casa per una cena italiana e una bella doc-

cia calda. Il 22 aprile, di primo mattino e sotto l'acquerugiola, parto alla volta della Francia. Mi perdo, attraverso tutto il porto industriale prima di finire in Germania e riesco finalmente ad riattraversare il Reno a Lorrach per approdare in Francia. Seguo una pista sterrata e fangosa lungo il canale dal Rodano al Reno verso la Petite Camargue Alsacienne. Dopo una pausa in una Mulhouse per il pranzo proseguo per Colmar, dove arrivo dopo 110 km di pioggia a rovesci improvvisi, vento e anche grandine. Nel frattempo, un po' di sole ha contribuito ad asciugarmi e sono quasi presentabile quando busso alla porta dei miei ospiti, una giovane coppia con due bimbe adorabili. Lui è un appassionato cicloturista, così il dopocena è un lungo racconto di ricordi, chilometri, fatiche e soddisfazioni.

Il 23 aprile, di primo mattino e con il sole, pedalo in giro per Colmar, che ha una splendida cattedrale gotica e un romantico quartiere chiamato Petite Venise, classiche case alsaziane e un suggestivo intreccio di canali e ponti, fantastiche panetterie e croissant al cioccolato che ve li spiego. Oggi mi aspetta la Strada del Vino, che si snoda su una pista ciclabile ben segnalata, su e giù per verdi colline e bassi vigneti, attraverso piccoli paesi con piazze antiche, vecchie case, cantine aperte che offrono assaggi dei famosi vini locali: Gewurztraminer, Riesling, Cremant. Finite le colline, riprendo la pista ciclabile lungo il canale dal Rodano al Reno. Il tempo è nuvoloso ed inizia a piovere quando arrivo a Strasburgo, dopo 105 km sui pedali.

La coppia che mi ospita ha recentemente festeggiato quarant'anni di matrimonio e una passione comune per la bici. Hanno fatto un giro di Francia di 2700 chilometri in due mesi e mezzo e fanno parte di un gruppo di ciclisti locali che insegna alle donne musulmane l'arte dell'andare in bicicletta... almeno al lavoro!

Il 24 aprile è il mio giorno di fermo e ne aproffito per visitare Strasburgo, vero paradiso dei ciclisti: 120 km di piste ciclabili che si snodano tra il centro, il fiume Ill e i numerosi canali, sensi vietati aperti alle biciclette, automobilisti che condividono tranquillamente la carreggiata. Mentre fuori piove, mi rifugio nel Museo di Arte Moderna, tra le opere di Picasso, Brauner, Hartung e una bellissima sala da musica in ceramica di Kandinsky.

Il 25 aprile, mentre gli italiani festeggiano e i francesi discutono sulle presidenziali, riprendo la ciclabile lungo il canale, scopro una strada intitolata ad Alcide de Gasperi e vado a nord, accompagnata da numerosi cigni e da una solitaria cicogna. Giungo a Saverne dopo 65 km facili e sbarco all'ostello della gioventù, imponente palazzo tardo settecentesco iniziato dai vescovi di Rohan. Appena arrivo, inizia a piovere... Il 26 aprile è il giorno della disfatta. Dopo l'enorme colazione consumata in compagnia di un'orda di esuberanti adolescenti, mi preparo a lasciare l'Alsazia per la Lorena. Il paesaggio cambia, i paesi si diradano, iniziano i pascoli e le coltivazioni di colza, la pista ciclabile scompare e non mi rimane che condividere la car-

Strasburgo, Notre Dame





Basilea, palazzo liberty

reggiata con il traffico pesante dei camion, che mi sparano il poncho sopra la testa ogni volta che mi sorpassano. Piove.

Dopo una sosta per sostituire una camera d'aria, un'altra sosta sotto il diluvio per sistemare la catena caduta e una terza per sistemare il freno posteriore che si sgancia, in tremendo ritardo sulla tabella di marcia e con una deviazione arrivo a Falquemont, un paesino industriale, in cerca di un albergo. L'albergo c'è, anzi ce ne sono due... ma sono al completo. Mi rimetto in marcia, ma ormai è tardi e alle 21 sto ancora pedalando lontana dalla meta, al buio e nel mezzo della campagna. Arrivo a Courcelles-Chaussy, un altro paesino deserto, ancora sotto la pioggia battente. Ho percorso 112 km, sono fradicia e gelata...

All'improvviso ho la mia Epifania: Google Maps! Chiamo un taxi, che mi recupera sotto il diluvio e mi porta a Metz. L'insegna dell'hotel mi fa lo stesso effetto che deve aver fatto a Colombo la silhouette dell'isola Hispaniola, pago senza profferire motto l'altissimo conto che mi viene presentato e mi fiondo sotto la doccia bollente, casco e poncho compresi. All'alba del 27 aprile zompo giù dal letto, ricompongo lo zaino e salto dentro il taxi che mi riporta a Courcelles-Chaussy a recuperare la fedele bicicletta, coperta di fango e in deplorabile stato meccanico. Raggiungo Metz dopo 20 km e decido di prendermi un giorno di fermo. La mostra su Sol LeWitt al Centre Pompidou e il panorama di Metz dall'alto

mi rimettono in pace con il mondo, malgrado la pioggia continua e il fatto che Metz abbia strade strette, pavé, cantieri, deviazioni, strette e, all'atto pratico, zero piste ciclabili. L'ostello che mi ospita a sera è in un bell'edificio primi del novecento tra il fiume ed un parco, con vista su prati e salici piangenti.

Il mattino del 28 aprile mi dirigo verso la pista ciclabile Charles le téméraire che corre lungo la Mosella in direzione Lussemburgo. Malgrado la difficoltà nel trovarla e l'attraversamento di alcune desolate zone industriali, è un'ottima pista asfaltata e la vista del fiume e del verde è rilassante.

Un'iscrizione sull'asfalto recita "Non c'è alcun bisogno della speranza per intraprendere, né del successo per perseverare", frase celebre di Carlo il temerario, Duca di Borgogna, molto intonata al mio viaggio.

Chi ha dato il nome ai Paesi Bassi aveva un gran senso dell'umorismo: la strada inizia ad arrampicarsi e scendere in una serie di montagne russe fino a Lussemburgo City, costruita su un monte. L'ostello in centro è gremito e ripiego su un hotel all'aeroporto, dove arrivo dopo aver percorso circa 75 km. All'aeroporto in bicicletta... che paradosso!

Il 29 aprile è il giorno della resa.

Mi ero ripromessa che se avesse piovuto ancora, avrei proseguito in treno. Al mattino diluvia, quindi me la prendo comoda a colazione, mi bardo di poncho e pedalo per salite e discese verso la città alta. Il treno non è strutturato per le biciclette, che devono essere chiuse in un bagagliaio dal personale ferroviario. Bruxelles mi accoglie con il sole, affollata di turisti. I miei ospiti abitano in una casa a torre vicino alla chiesa del Béguinage, piccolo gioiello in stile barocco. Il padrone di casa è tedesco, la moglie cieca e la figlia è cresciuta in Belgio, quindi tra loro si parlano in quattro lingue.

Metz, Centre Pompidou



Vivono senza auto, malgrado solo il capofamiglia sia appassionato di bicicletta, tanto da andare da Bruxelles a Strasburgo sui pedali in un solo fine settimana.

Anche Bruxelles è una città su misura di ciclista, ci sono piste ciclabili ben segnate e sensi unici percorribili contromano, addirittura un sistema di tutor che ti aiuta a trovare il percorso migliore se vuoi andare al lavoro in bici.

Il 1° maggio salgo sul treno che dovrebbe riportarmi in Italia. Appunto, dovrebbe... dato che devo transitare attraverso cinque nazioni con sistemi ferroviari che non dialogano e nessuno sa dirmi se c'è un treno che mi porterà a Verona in giornata.

Il problema è la bicicletta... Mi fermo quindi di nuovo a Strasburgo. Il treno c'era... sta partendo finché io prendo informazioni al bancone! La sera, mi ospita un piccolo e semplice albergo vicino alla pista ciclabile, che mi fa tariffa ridotta e mi propone per cena una choucroute di salmone innaffiata di Gewurztraminer.

Il 2 maggio salgo sul treno per Monaco, con un vagone di ben 16 posti bici e sedili ripiegabili, diviso da una porta a vetri dal vano passeggeri. Ci sono anche parecchi pendolari ciclisti. Dopo otto ore di treno e di campagna tedesco-austriaca arrivo a Verona. Il viaggio è finito. La resa dei conti. Ho viaggiato attraverso 6 paesi, percorso 579 km in bici e quasi 1400 in treno, in 12 giorni e 7 tappe, ho visto città meravigliose, paesaggi pieni di storia e natura, arte e persone. Ho conosciuto gente fantastica, parlato in 4 lingue diverse, imparato ad arrangiar-mi e a chiedere aiuto e scoperto che la bici è un mezzo di comunicazione e di condivisione, oltre che di trasporto. Concludo con l'immagine di un cartello stradale fotografato durante il viaggio, "partageons la route".

Condividiamo la strada. ●



RICCIONE BIKE RIDE

Come nasce un'app per cicloturisti

di Gregorio Marchi

Fino a pochi anni fa bussola e cartina erano gli unici strumenti comodi da portarsi dietro per evitare di perdersi. Con l'avvento dell'elettronica di consumo sempre più persone hanno potuto permettersi un navigatore.

Il problema di questi stava nel fatto che bisognava imparare ad usarli e non erano progettati per l'utilizzo da parte dei ciclisti. Successivamente alcune aziende hanno messo in commercio prodotti specifici anche per loro.

In ultima fase sono arrivati gli smartphone, su quali è possibile installare applicazioni particolari a supporto delle mansioni più disparate. Per il mondo a due ruote ne esistono diverse. In questo articolo vi racconteremo come se ne può fare una a misura di cicloturista.

Riccione Bike Ride è un prototipo di applicazione mobile per cicloturisti nata dal progetto che collega le tesi di tre ex studenti. I tre neo-dottori sono Gregorio Marchi, Luca Oliva e Paolo Zappa.

Hanno conseguito l'importante traguardo della laurea magistrale in un corso denominato Teoria e Tecnologia della Comunicazione presso l'Università degli Studi di Milano-Bicocca il 21 marzo, sotto la supervisione della professoressa Letizia Bollini che ha ricoperto i ruoli di relatrice

di tesi e supervisore di progetto.

Gli argomenti coperti nelle singole tesi ricadono in tre ambiti specifici nel flusso dei processi di design, finalizzati alla realizzazione dell'app.

Il primo ambito riguarda il conoscenza del mondo del cicloturismo e dei suoi utenti. Nessuno degli autori è cicloturista, come hanno fatto dunque a creare un'app su misura per loro? Creando una mappa dei modelli mentali dei cicloturisti!

Grazie a dei contatti all'interno dell'associazione sono riusciti a contattare e intervistare 9 soggetti che ricadevano nella categoria (in gergo Task Based Audience Segment) dei cicloturisti DIY.

Dalle registrazioni delle interviste sono stati trascritti i task. I task sono definiti come "azioni, pensieri, sentimenti e motivazioni" ovvero tutto ciò che avviene nella testa di una persona quando questa raggiunge uno stato, si accinge a fare o compie qualcosa.

Nella fase successiva si è passati alla costruzione della mappa del modello mentale, cioè una mappa in cui gli elementi vengono organizzati in gruppi a diversa granularità a seconda delle affinità

degli stessi, dal basso verso l'alto.

I 430 task sono stati così organizzati in 47 task atomici, 14 torri e 5 spazi cognitivi. Questi strani termini sono i nomi dei tre livelli in cui la mappa è organizzata, dal basso verso l'alto, dal più particolare al più generale.

Arrivati a questo punto, grazie alla mappa, è stato semplice definire i casi d'uso da supportare con l'app.

I casi d'uso vengono utilizzati per "tradurre" le esigenze dell'utente in requisiti funzionali, ovvero ciò che gli sviluppatori software devono soddisfare per creare un'applicazione informatica soddisfacente per l'utente finale.

Questo processo è il punto di raccordo tra il primo ambito e gli altri, da qui la palla è passata completamente agli altri due neo-laureati.

Successivamente si è passati alla stesura delle opzioni del workflow

dell'utente, ovvero dell'architettura di interazione e navigazione dell'app.

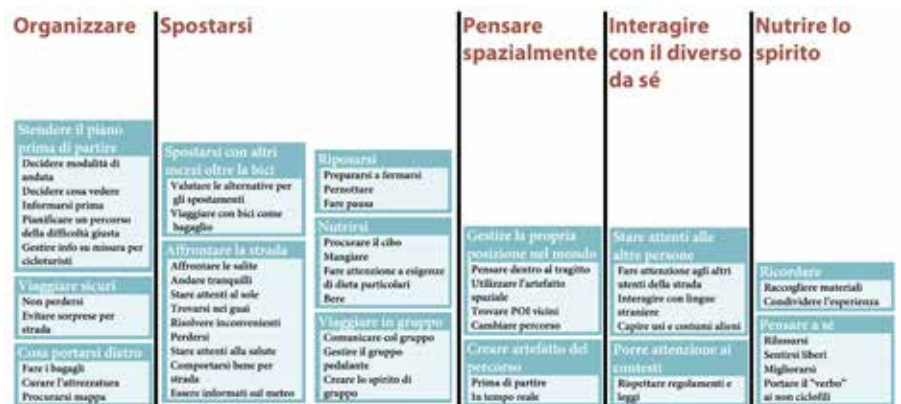
Il secondo ambito riguarda lo studio delle interazioni fra utente e interfaccia, dell'esperienza d'uso (in gergo UX, User eXperience) e dell'architettura informa-

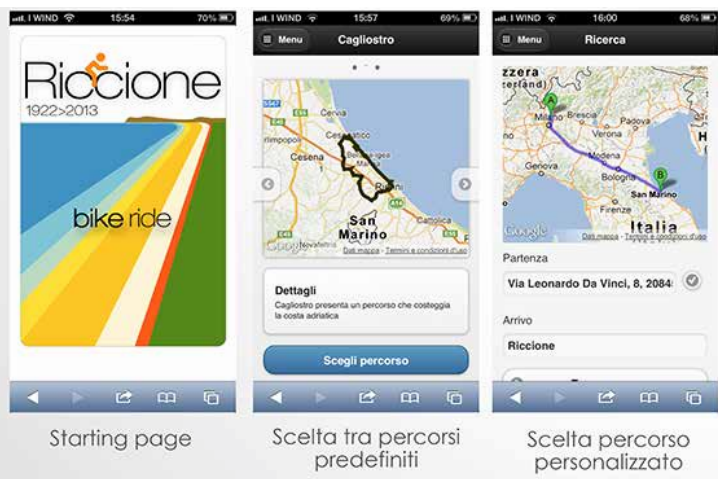
> Riccione Bike Ride è un prototipo di applicazione mobile per cicloturisti nata dal progetto che collega le tesi di tre ex studenti

Paolo, Luca e Gregorio



Mappa dei modelli mentali del cicloturista





Starting page

Sceita tra percorsi predefiniti

Sceita percorso personalizzato

Percorsi prototipo



Percorsi wireframe

tiva dell'applicazione.

In altre parole, le attività svolte in questo ambito hanno avuto il fine dell'organizzazione ottimale delle informazioni e dei servizi da fornire al nostro utente, in maniera che quest'ultimo le trovi comode e intuitive da usare.

Parte di questa attività sta nel categorizzare i contenuti e darne un nome adatto, in modo che gli utenti trovino agevolmente quello che vogliono con poco sforzo.

Seguendo inoltre le linee guida dell'iOs Human Interface Guidelines è stata progettata l'interfaccia grafica. A questo punto lo scheletro astratto dell'app è pronto, non resta che scriverne il codice! Il terzo e ultimo ambito riguarda gli aspetti tecnologici e la scrittura del codice, seguendo i binari tracciati negli altri due ambiti.

Il primo passo è stato quello di interfacciarsi con l'ambito psicologico per poter costruire la matrice dei requisiti a valle

> Riccione Bike Ride è stata progettata partendo dalle reali esigenze del cicloturista, per offrire un supporto completo all'esperienza del viaggio

della mappa mentale e casi d'uso.

Il passo successivo è stato quello di distribuire le funzionalità individuate all'interno dell'albero di navigazione dell'app. Dopo aver preso in consegna i wireframe prodotti dal collega appartenente all'ambito UX, è stato scelto di implementare una Web-App per garantire la massima compatibilità cross-platform, per far ciò è stato utilizzato l'approccio del Responsive Web Design e gli stru-

menti HTML5, jQuery Mobile e CSS3, le Google Maps API per la parte di Geolocalizzazione. Infine è stato deciso di utilizzare la piattaforma Cloud Windows Azure per l'hosting della nostra Web-App al fine di avere una infrastruttura di back-end scalabile e molto avanzata, tecnologicamente parlando.

Riccione Bike Ride è stata progettata partendo dalle reali esigenze del cicloturista, per offrire un supporto completo all'esperienza del viaggio in tutte le sue fasi, dall'organizzazione alla raccolta dei ricordi passando per la comunicazione col proprio gruppo di pedalata.

Riccione Bike Ride racchiude costrutti derivati da diversi campi di studio, quali la psicologia cognitiva, la sociologia, l'ubiquitous computing, importanti principi dell'architettura dell'informazione e del web design per mobile, dell'informatica e dei sistemi informativi cloud-based.



SQUADRIGLIA “BULL-DOG”

Obiettivo: come costruire un carretto per la bicicletta

di Gruppo Scout Pio Pio X

Ci siamo ritrovati sabato 16 febbraio al pomeriggio in sede di Santa Croce e con le nostre biciclette ci siamo recati presso la sede scout di San Pio nel laboratorio.

Qui con l'aiuto del sig. Paolo Cambatti abbiamo costruito in due giorni il carrellino per la bicicletta. Il lavoro si è svolto in questo modo: per prima cosa abbiamo utilizzato una base di metallo di un vecchio scaffale e due ruote di bicicletta. Alla

base, con dei bulloni, dadi e rondelle abbiamo attaccato delle staffe a “L” e poi fissato i pezzi di legno, tagliati a misura con gli attrezzi del laboratorio, con delle viti.

Infine abbiamo piegato un tubo di metallo della lunghezza giusta per non farlo scontrare con la ruota posteriore della bicicletta. Alle due estremità del tubo abbiamo messo un gancio, uno da fissare sotto la sella e uno da fissare al carretto. Il secondo giorno, mentre finivamo il lavoro, è venuto a trovarci il sig. Luciano, un “amico della

bicicletta”. Grazie alle sue spiegazioni abbiamo imparato come riparare in emergenza una ruota, come usare lo specchietto retrovisore, cosa portarsi quando si esce in bici ed infine come “rubare” le biciclette...

Prima di rientrare abbiamo attaccato il carretto ad una delle nostre bici e a turno abbiamo fatto un giro di prova.

Siamo stati attenti alle spiegazioni, con gli attrezzi del laboratorio, ci siamo divertiti ed ora il nostro gruppo ha un carretto per la bicicletta. ●



BRAVI RAGAZZI

Per me è stato un bellissimo incontro dal quale ho appreso tante cose sin qui del tutto sconosciute. Una nuova esperienza che mi ha confermato, se ce ne fosse stato bisogno, che i bravi ragazzi esistono e sono molti di più di quanto non sia dato pensare. Noi adulti commetteremmo un grave peccato nel non seguirli con attenzione, o non aiutandoli ad apprendere nel miglior modo possibile e, infine, condividendo anche le più piccole conquiste. Questi poi, a mio avviso, sono proprio bravi. Non solo come scout ma anche come costruttori di carrelli. Al loro racconto mi preme aggiungere, ovviamente soltanto per qualche lettore un pò malizioso, una precisazione: anziché insegnare il modo di volta in volta più opportuno per proteggere la propria bici dai furti ho preferito mostrar loro come si “ruba” una bicicletta, quali le tecniche più comunemente usate. A loro il compito di trovare di volta in volta la miglior soluzione per difendersi. Adesso credo proprio di poter affermare che mai lezione sia stata appresa ed assimilata con tanta efficacia e rapidità.

Luciano Zamperini. ●

girolibero  **VACANZE FACILI
IN BICICLETTA**
in Italia e in Europa

**Convenzione
Soci Fiab
sconto 10%**

Richiedi il catalogo gratuito www.girolibero.it
info@girolibero.it - numero verde 800 190510



PARTO DAL PORTO

Ciclouscita della V-B Scuola Statale "G.Maggi"



di Ilenia Bossi

Se ne parlava da un bel po' di tempo e non potevamo più rimandare: parlandone, parlandone eravamo oramai arrivati in quinta! Volevamo fare un giro in bicicletta nel Parco Adige Sud, un luogo vicino, conosciuto, dove tante volte eravamo andati a piedi in occasione di manifestazioni organizzate dall'Ecosportello del Comune, o per iniziative della locale Fattoria didattica; stavolta, però, volevamo soltanto pedalare assieme in un bel posto, verificarne in gruppo la percorribilità in bici e, (perché no?), dare avvio ad una esperienza da ripetere ancora negli anni seguenti, anche se divisi in classi o scuole diverse.

Ogni alunno si è impegnato per la realizzazione del nostro progettino, aldilà della sua confidenza con il mezzo.

Vediamone qualcuno per categoria:

ciclista non abituale: una bambina, che non metteva piede sui pedali da un paio di anni, si è esercitata durante tutta l'estate per riuscire a stare ottimamente in sella;

ciclista abituale: i bambini che usavano la bici anche tutti i giorni hanno promesso solennemente di non fare il

'grillo grullo' saltellando su e giù per i marciapiedi;

ciclista pervicace: chi usava spesso la bici per venire a scuola, ma senza casco e caricandoci magari sopra un compagno e un paio di pesantissimi zaini, ha assunto comportamenti molto più prudenti.

Ci siamo quindi rivolti alla associazione Amici della Bicicletta. E' arrivato a scuola Roberto Ferrari e nel corso di due incontri ha spiegato il funzionamento, la corretta manutenzione della bici e, soprattutto, le regole di comportamento sia in generale che nelle uscite di gruppo; quindi ha verificato capacità e affidabilità dei bambini nell'uso del mezzo; poi, ancora delle esercitazioni in cortile soltanto con la maestra e, finalmente, la classe V-B è stata pronta per la prima uscita in bici.

Il 23 aprile alle 13.30, subito dopo la mensa, i ciclonauti hanno inforcato le loro bici e sono usciti dal cancello della scuola assieme all'insegnante; li aspettavano i soci dell'Adb Marilena, Roberto e Silvano e anche Monica e Stefania, due gentilissime e agilissime genitrici. Un alunno, mentre saliva in bici, ha rilasciato all'insegnante la seguente dichiarazione: "Sono felice!"

La meta stabilita, Villa Buri, è stata raggiunta attraversando il Parco Adige Sud:

gli alunni, tutti con casco e gilet rifrangente, in fila indiana, hanno seguito diligentemente il capogita e hanno dimostrato di conoscere i segnali convenuti, sia per le fermate che per la segnalazione di ostacoli.

Arrivati a Villa Buri, sosta con merendina, giochi, foto e festeggiamenti; poi il ritorno, sempre attraverso il Parco; arrivati a scuola, come si dice, "stanchi ma felici" ci si è davvero resi conto che, in bicicletta, l'attenzione per l'altro è ancora più facile praticarla che dirla.

Un compagno era assente e gli è stato promesso che prima dell'inizio del prossimo anno scolastico verrà rifatta la stessa escursione, e a questa si potrà aggregare qualsiasi bambino.

Lex V-B è quindi in cerca di volontari per la prossima uscita... Ehi, tu, adulto responsabile che ci stai leggendo, hai impegni per il prossimo 2 settembre? ●



MOLTE FOGLIE SI AGITANO INTORNO AL GIARDINO DI PIAZZA DELLE POSTE



di Valeria Rigotti

Foto di Antonio Canteri

C'è nella nostra città, c'è quasi sempre stato, un giardino un tempo molto più grande e rigoglioso, ereditato da Cansignorio della Scala il quale nel XIV secolo fece la recinzione del grande “brolo” e lo trasformò in giardino principesco.

Era racchiuso tra quelle che oggi sono Via Nizza, Piazza Viviani e Via Indipendenza, che anzi ne faceva parte; e secondo alcuni arrivava fino all'Adige.

Dev'essere stata “roba da principi” salire dall'acqua per passeggiare tra piante di pirlari e fiori. Poi, per i quattro secoli veneziani, il brolo principesco divenne di pertinenza del Palazzo del Capitano, residenza del rappresentante di Venezia.

Ed era ormai uno sbiadito ricordo di se stesso quando nei primi anni del 1800 il celebre botanico Ciro Pollini, scartata l'idea di un orto agrario come avrebbe voluto l'Accademia dell'Agricoltura, ne fece un lussureggiante Orto Botanico mettendo a dimora centinaia di generi di piante.

Ma i tempi d'oro durarono poco: molte

traversie infatti lo afflissero in seguito.

Il suo appassionato creatore morì nel 1833 a soli 51 anni non senza averlo visto versare in tristi condizioni; la vasca centrale, alimentata dalle fresche acque del Lori di Avesa, veniva usata dalle lavandare, proprio come ancora oggi fa qualche superstite del glorioso mestiere, nelle stesse acque del piccolo borgo a ridosso della città; infinite controversie giuridiche sulla proprietà fecero relegare in second'ordine le sue estreme necessità di cure.

Ma ecco che mentre l'Accademia progettava addirittura di disfarsene cedendolo al Comune, che ne voleva fare una piazza, il suo nuovo segretario Antonio Manganotti, giovane professore di scienze naturali al Liceo, lo fece risorgere a nuova vita diradando il bosco che nel frattempo si era formato, creando sentieri dove poter passeggiare e mettendo a dimora, (pare sia stato proprio lui!), il grande platano e quelle stesse Ginkgo Biloba che ancor oggi ogni autunno ci offrono lo spettacolo emozionante dell'oro delle loro foglie.

In seguito lo stesso Manganotti, dopo aver difeso appassionatamente e tenacemente il “suo” orto, lo abbandonerà per l'orto agrario, che l'Accademia era riuscita finalmente a realizzare. Resterà solo il giardiniere ad occuparsene, ricavando qualche provento dalla vendita dei fiori.

Alla fine il Comune a partire dal 1926 ne sacrificherà una parte, mantenendo però almeno gli alberi storici, per far posto al nuovo Palazzo delle Poste.

Queste le lontane radici del nostro giardino di Piazza delle Poste, oggi al centro di un progetto di riqualificazione, termine troppo spesso sinonimo nella nostra città di cancellazione di pezzi di passato per un presente triste, anonimo, desertificato.

Per fortuna però la Sovrintendenza, che pur non ha esitato a permettere la distruzione di Piazza Corrubio, dei suoi grandi alberi ristoratori e della sua storia, trasformandola in uno specchio ustorio che copre un garage inutilizzato e inquina e surriscalda irrimediabilmente il quartiere, quella

> E' necessario stravolgere l'armonia di un luogo stratificato dalla storia per “salvarlo dal degrado”?



DÉJÀ VU

A molti il progetto di riqualificazione proposto per i giardini di Piazza Indipendenza è sembrato un déjà vu della mortificata Piazza Isolo, oppure della trasfigurata Piazza Corrubio: alberi soffocati da marmetti, moderne panchine-letto sempre in marmo, pochissima erba. Il tutto per un costo non proprio irrilevante: 300-400 mila euro.

"È così che con l'amico Berto siamo andati a vedere che cosa c'è che non va in Piazza Indipendenza" racconta Antonio Canteri, autore delle foto di questa pagina.

"La piazza è magnifica - prosegue - ci sono delle piante secolari commoventi dalla loro bellezza. C'è ombra, sulle panchine c'è sempre qualcuno, ci sono i pensionati con i loro cagnolini, alla sera ci sono stupende compagnie di ragazzi che chiacchierano e giocano a fresbee.

L'unico vero problema è il degrado: la piazza non vede un netturbino e un giardiniere da tanto, troppo tempo". ●

stessa Soprintendenza oggi, grazie a Dio, si muove contro un progetto "in contrasto con gli aspetti peculiari di un luogo di così rilevante importanza" e invita giustamente a studiare le fonti per farsi orientare nel rispetto della storia e del sito.

L'Ordine degli Architetti invece si scaglia contro questo parere negativo che a suo giudizio fa perdere "l'ennesima occasione per la città" impedendo a famiglie, bimbi e anziani la fruizione dei giardini.

Possibile? Cosa si sta agitando intorno

al giardino di Piazza delle Poste?

E' necessario stravolgere l'armonia di un luogo stratificato dalla storia per "salvarlo dal degrado"? O non è invece doveroso e sufficiente averne cura mantenendolo pulito ed in ordine, evitando inutili e pericolose sciatterie (come l'irrigazione di piante fiorite alla base delle Ginkgo)?

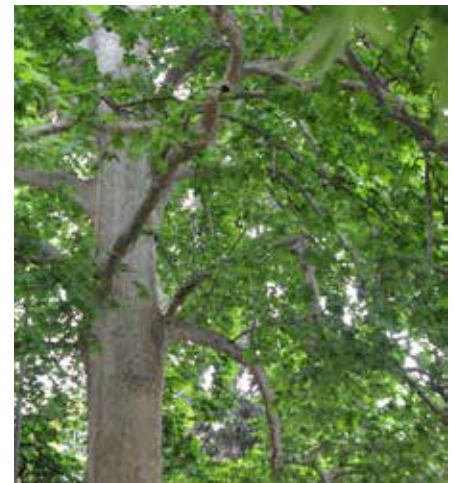
Il paesaggista Alberto Ballestriero ci ammonisce che "qualsiasi modifica in un ambiente così delicato può avere gravi conseguenze: ad esempio l'introduzione

dell'irrigazione in un giardino mai irrigato potrebbe essere fatale per le piante".

Continua più che mai il tempo di osservare, di vigilare, di studiare.

Fermiamoci a pensare nel giardino di piazza delle Poste all'ombra degli alberi, aiutati da un libro, dopo essere giunti in bicicletta o a piedi.

Del resto libri e alberi sono parenti stretti, essendo il libro un insieme di fogli(e) ma anche il tessuto vegetale tra corteccia e legno... ●



PGTU - PIANO DEL TRAFFICO COMUNALE

Dal malloppone spunta una indagine “motivazionale” sulla mobilità sostenibile

di Michele Marcolongo

Circa un quarto dei veronesi si dicono disponibili a partecipare a forme di trasporto di gruppo come il carpooling per andare al lavoro e il 23% sarebbe disposto ad effettuare i propri spostamenti casa-lavoro in bicicletta in presenza di percorsi protetti. Questi, in estrema sintesi, i risultati di una indagine “motivazionale” condotta per telefono su un campione di 4mila cittadini residenti nel Comune di Verona dalla società Sisplan che per conto del Comune ha elaborato la proposta di Piano Generale del Traffico urbano.

Con un gioco di parole si può dire che i dati sono certamente “datati”, risalendo la ricerca (come del resto l'intera proposta di Piano) al novembre 2009.

Il punto è che il Piano (in cui l'indagine è contenuta) ha soltanto da poco finito il giro delle Circostrizioni per il parere di rito ed è ora di nuovo nelle mani della Giunta comunale la quale elaborerà una proposta definitiva da sottoporre al voto del Consiglio comunale.

Nell'economia complessiva di questo elaborato, la mobilità sostenibile ricopre un ruolo tutto sommato marginale.

Il Piano è un pesante malloppo di schede che studiano la regolazione sema-

forica in innumerevoli incroci cittadini in funzione delle nuove infrastrutture previste (traforo delle Torricelle e filobus).

Ed è sostanzialmente questo l'aspetto illustrato ai parlamentini di quartiere. Spetterà dunque al Consiglio comunale formulare una valutazione generale che tenga conto anche del potenziale della bicicletta che, stando ai dati forniti, appare per niente trascurabile.

La ricerca ci dice infatti che, raddoppiando il numero degli spostamenti giornalieri in bicicletta dall'attuale 7% al 15% (obiettivo realizzabile in 5 anni, secondo Sisplan), si toglierebbero dalla strada 8-9.000 auto nelle ore diurne e 7-800 nelle ore di punta, liberando contestualmente 2.400 stalli per la sosta occasionale e 520 stalli per la sosta pendolare.

Nell'arco di un anno si risparmierebbero così 11 milioni di chilometri di percorrenza in auto con relativi benefici in termini di ridotte emissioni inquinanti.

Ma che cosa frena i veronesi dal salire in sella alla bicicletta? Secondo questa indagine le motivazioni che prevalgono

nella scelta del mezzo di trasporto sono: la comodità (56%), il non avere alternative (16%) e l'autonomia (12%).

Allo stato, il 61% delle persone intervistate decide di andare in auto al lavoro come conducente; l'11% va a piedi, solo l'1%, usa il treno o il carpooling.

Gli uomini utilizzano mediamente più delle donne la moto, il treno e l'andare a piedi, mentre le donne l'autobus, la bicicletta, il carpooling e l'auto, ma come passeggero.

Le donne danno maggior peso all'economicità e alla sicurezza, mentre gli uomini si preoccupano in maniera maggiore di avere una certa autonomia.

I fattori che influenzano la scelta dell'auto o della moto sono l'accompagnamento di persone (100%) e

l'autonomia (88%), mentre le forme alternative all'auto sono scelte da chi dà un maggior peso all'economicità e al problema del parcheggio. Negli spostamenti casa-lavoro la sicurezza viene ritenuta un elemento importante soprattutto dalle aziende.

Sulla base di questi dati, i tecnici Sisplan hanno quindi formulato tre proposte di “mobilità alternativa”: la prima riguarda la promozione della mobilità ciclabile attraverso la non meglio specificata messa in sicurezza dei percorsi esistenti.

La seconda riguarda un abbozzo di Piano degli spostamenti Casa-Lavoro che ipotizza la collaborazione delle maggiori imprese veronesi (Banco Popolare, Gruppo Veronesi, i due ospedali cittadini, Volkswagen, Mondadori, Glaxo e lo stesso Comune di Verona) attraverso il carpooling o servizi navetta dedicati. La terza proposta è un'ipotesi di car-sharing articolato in 13 stazioni con 39 mezzi. Come andrà a finire lo sapremo presto.

> Nell'arco di un anno si risparmierebbero così 11 milioni di Km di percorrenza in auto con relativi benefici in termini di ridotte emissioni inquinanti



PARCHEGGIO BICI IN STAZIONE

di Giorgio Migliorini

Con una certa sorpresa l'argomento parcheggio bici in stazione, che sembrava tristemente dimenticato e rimasto al progetto iniziale di Grandi Stazioni, scoperto, incustodito e di piccole dimensioni, è diventato oggetto di nuove proposte.

L'amministrazione comunale sta spingendo per rifare completamente il progetto del parcheggio rendendolo simile alle migliori realtà più vicine a noi, Mestre, Padova e Brescia.

Concretamente vorrebbe dire un parcheggio coperto adiacente all'uscita lato ovest della stazione. Una capienza fra 600

e 800 bici. Servizio di custodia a pagamento ma ovviamente ci dovrà essere anche un'area di libera sosta con rastrelliere.

Servizio di ciclofficina per piccole riparazioni. Stallo Bike sharing anch'esso vicino all'uscita stazione. Piste ciclabili fronte stazione con raccordo lato est verso le ciclabili di viale Piave e Porta Nuova. Lato nord raccordo verso il semaforo dietro alla chiesa.

Tempi tecnici di esecuzione: giugno 2014. Qualcuno di voi è svenuto incredulo alla lettura di queste notizie?

Ce ne sarebbero i motivi ma vogliamo essere fiduciosi. Un parcheggio custodito con alcune centinaia di posti incomincia

ad avere un impatto sulla città.

A regime sono alcune centinaia di vetture sottratte al traffico ed anche minor affollamento sugli autobus in orari e luoghi di massimo affollamento.

Verona inoltre è la quarta città italiana per movimento turistico ed è pieno interesse dell'amministrazione presentare una stazione con servizi per le bici di standard europeo.

Noi da anni ci battiamo per questo parcheggio: se come speriamo non sarà solo un annuncio ma si concretizzerà materialmente il merito sarà anche nostro e di tutti i soci che, chi ieri, chi oggi, si battono per una città migliore. ●

Rendering di un cicloparcheggio



> Noi da anni ci battiamo per questo parcheggio: se come speriamo non sarà solo un annuncio ma si concretizzerà materialmente il merito sarà anche nostro e di tutti i soci

la macina
L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio

Alimenti biologici

La Macina S.r.l
Via C. Nepote, 4 (angolo Via Montorio) - 37131 VERONA
Tel. 045 971249 - Fax 045 8958798
P. Iva 03456360233

il vero **gelato naturale** è qui

GELATERIA
VERONA

per chi cerca un gelato:
naturale
digeribile
con frutta di stagione
senza coloranti

piazza Vinco 20/b - 37131 Verona - gelateriaverona.it



El canton del Bepo - Strade di città

Ho avuto la fortuna di seguire il Cicloraduno nazionale Flab da Piacenza a Modena, passando da Cremona, Parma e Reggio Emilia. Parlo di fortuna, anche se passare il tempo a trasportare bagagli con l'amico Michele e a montare e smontare il gazebo della Flab non è il massimo per un ciclista.

Mi è mancata la pedalata assieme a tanti amici e amiche con cui chiacchierare di bicicletta e di altro, mi sono mancate le visite guidate alle città e, soprattutto, mi è mancato il sonno, incompatibile con gli orari di lavoro.

Ma l'esperienza è stata meravigliosa per il senso di utilità che dà il lavorare duramente per la causa e per le lunghe chiacchierate con Michele. Impagabile, poi, è stato il rapporto di amicizia che si è creato con tanti amici volontari che nelle 5 città si sono prodigati per far riuscire bene il cicloraduno.

Una lunga premessa per arrivare al dunque: la sera andavamo a cena molto tardi, dopo aver smontato il gazebo, e

ci godevamo il momento migliore della giornata. Ci spostavamo in bicicletta dall'albergo al ristorante, con estrema facilità, vista l'estesa rete ciclabile presente in quelle città.

Una sera siamo stati a cena particolarmente tardi, dopo le 10. Usciti dal ristorante a mezzanotte – eravamo a Parma – ci siamo trovati immersi in una città invasa da migliaia di giovani e famiglie, seduti al bar o a passeggio, in mezzo a strade completamente libere dalle auto.

Alla Pilotta, celebre palazzo di Parma con una grande piazza/parco, centinaia di ragazzini adolescenti giocavano e chissavano del tutto indisturbati.

Avete capito bene: tutto il centro storico libero dalle auto e strade invase dai cittadini in festa, in un giorno ferialo.

Non ci crederete ma quello che mi ha stupito di più è stata l'assenza della auto in sosta.

Che bello riuscire a vedere le case e i palazzi senza tutta quella ferraglia che deturpa la vista!



OLTRE 4000 PRODOTTI BIOLOGICI E NATURALI



NaturaSi

Il Supermercato della Natura

Verona • Via Carlo Pisacane, 2/A - Tel. 045 8034470
• Via Torbido, 11/A - Tel. 045 8403767
• www.naturasi.com